

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE - UNESC**  
**CURSO DE ADMINISTRAÇÃO – LINHA DE FORMAÇÃO ESPECÍFICA EM**  
**COMÉCIO EXTERIOR**

**RICARDO YUSSEF BETTIOL ISSA**

**A GESTÃO LOGÍSTICA DE UM TERMINAL RETROPORTUÁRIO: UM ENFOQUE**  
**NA LIBERAÇÃO DE CARGAS CONTÊINERIZADAS DE IMPORTAÇÃO NO**  
**PORTO DE ITAJAÍ – SC**

**CRICIÚMA, NOVEMBRO DE 2013**

**RICARDO YUSSEF BETTIOL ISSA**

**A GESTÃO LOGÍSTICA DE UM TERMINAL RETROPORTUÁRIO: UM ENFOQUE  
NA LIBERAÇÃO DE CARGAS CONTÊINERIZADAS DE IMPORTAÇÃO NO  
PORTO DE ITAJAÍ – SC**

Monografia apresentada para obtenção do grau  
Bacharel em Administração no curso de  
Administração com linha específica em Comércio  
Exterior, da Universidade do Extremo Sul  
Catarinense, UNESC.

Orientador: Prof. Júlio César Zilli, Especialista

**CRICIÚMA, NOVEMBRO 2013**

**RICARDO YUSSEF BETTIOL ISSA**

**A GESTÃO LOGÍSTICA DE UM TERMINAL RETROPORTUÁRIO: UM ENFOQUE  
NA LIBERAÇÃO DE CARGAS CONTÊNERIZADAS DE IMPORTAÇÃO NO  
PORTO DE ITAJAÍ – SC**

Monografia aprovada pela Banca Examinadora  
para obtenção do Grau Bacharel em  
Administração com linha específica em  
Comércio Exterior, da Universidade Extremo  
Sul Catarinense, UNESC.

Criciúma, 06 de dezembro de 2013.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Júlio César Zilli, - Especialista - UNESC - Orientador

---

Prof. Dimas Estevam – Doutor - UNESC

---

Prof. Maria Helena dos Santos – Especialista - UNESC

**Dedico este trabalho aos meus pais, que sempre me auxiliaram na realização dos meus sonhos e objetivos, Armando e Mila.**

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente gostaria de agradecer aos meus pais, José Armando Juma Issa e Maria da Conceição Bettiol Issa, por ajudarem financeiramente para a conclusão deste curso superior e principalmente por serem à base da minha vida, sendo exemplo de que com garra, força de vontade e persistência é possível alcançar qualquer objetivo.

Ao meu irmão Victor Juma Issa que sempre me trouxe alegria e energias positivas para seguir em frente.

A toda a minha família, pela confiança e pelo incentivo a enfrentar os obstáculos que surgem ao longo deste percurso.

Em especial, agradecer aos meus avós Abdallah Juma Abdalla Daaud Issa e Alaíde Pereira Bettiol (*in memoriam*), que mesmo não estando no meio de nós, tenho absoluta certeza que todos os dias me dão força e proteção lá de cima para seguir em frente.

Gostaria de agradecer também a todos os professores que contribuíram para a minha formação, pois a transmissão do conhecimento foi de suma importância em minha trajetória acadêmica e desenvolvimento deste trabalho.

Ao meu orientador, professor Júlio César Zilli pela amizade, paciência na orientação, pelo apoio e incentivo que tornou possível a conclusão desta monografia.

A todos os meus colegas de classe e de trabalho em que convivi ao longo desses anos e que também participaram deste estudo, me auxiliando nos pequenos e grandes detalhes para a conclusão desta etapa.

Enfim, gostaria de agradecer a todos que de alguma forma contribuíram para que eu chegasse até o final desta jornada em busca ao conhecimento e também na conclusão desta monografia, foi um marco em minha vida, um momento de reflexão, decisões e mudanças.

**Muito Obrigado!**

**“Impossível é apenas uma grande palavra usada por gente fraca que prefere viver no mundo como está em vez de usar o poder que tem para mudá-lo. Impossível não é um fato, é uma opinião. Impossível não é uma declaração, é um desafio. Impossível é hipotético. Impossível é temporário.”**

**Mohammed Ali**

## RESUMO

ISSA, Ricardo Yussef Bettiol. **A gestão logística de um terminal retroportuário**: um enfoque na liberação de cargas contêinerizadas de importação no porto de Itajaí – Santa Catarina. 2013. 65p. Monografia do Curso de Administração com linha específica em Comércio Exterior, da Universidade Extremo Sul Catarinense, UNESC, Criciúma.

Logística e transporte envolvem a gestão da transferência de produtos desde o local de sua origem até o local de seu consumo, incluindo atividades como manuseio de materiais, armazenagem, gestão da cadeia de suprimentos, compras e serviços aduaneiros. Os terminais retroportuários contribuem para o crescimento do setor portuário brasileiro no qual exige maior viabilidade na eficiência das operações logísticas onde resultam em menor custo do produto ao consumidor final ou importador. Diante do exposto o presente estudo objetivou Identificar os procedimentos logísticos na liberação de cargas contêinerizadas de importação em um terminal retroportuário no Porto de Itajaí-SC. Quanto aos fins de investigação à pesquisa caracterizou-se como descritiva e quanto aos meios classificou-se como bibliográfica e de campo. Utilizou-se a técnica qualitativa, por meio de uma entrevista, realizada *in loco* no Porto de Itajaí e no terminal retroportuário em estudo. A pesquisa identificou que o terminal retroportuário em estudo opera na liberação de cargas contêinerizadas de importação por meio de um fluxo, envolvendo desde a presença de carga até a liberação das mercadorias para o importador. Com o incremento de espaço na zona primária do Porto de Itajaí, a concorrência na captação de clientes é uma operação realizada entre ambas as estruturas portuárias estudadas.

**Palavras-chave:** Logística. Terminal Retroportuário. Importação. Porto de Itajaí

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Evolução das exportações brasileiras 2003/2012 – US\$ FOB/Bilhões.....	19
Figura 2 - Evolução das importações brasileiras 2003/2012 – US\$ FOB/Bilhões.....	21
Figura 3 - Saldo da balança comercial brasileira 2003/2012 – US\$ FOB/Bilhões.....	22
Figura 4 - Portos brasileiros. ....	32
Quadro 1 - Tipos de contêineres. ....	38
Figura 5 - Movimentação de cargas nos portos nacionais. ....	39
Figura 6 - Movimentação dos Terminais de Uso Privativo em toneladas. ....	40
Figura 7 - Movimentação de contêineres (10 maiores do Brasil). ....	41
Figura 8 – Localização Porto de Itajaí. ....	47
Figura 9 - Evolução das exportações e importações no Porto de Itajaí – SC .....	47
Figura 10 – Zona primária do Porto de Itajaí. ....	52
Figura 11 - Foto aérea do Terminal Retroportuário Embrareef .....	54
Figura 12 - Operação de empilhamento de contêineres. ....	56
Figura 13 - Operação de empilhamento de contêineres. ....	56
Figura 14 - Pátio de Armazenagem de Contêineres do terminal.....	57
Figura 15 - Fluxograma de liberação de cargas de importação. ....	58



## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

**ABRATEC** - Associação Brasileira de Terminais de Contêineres

**AFRF** – Auditor Fiscal da Receita Federal

**AFRMM** – Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante

**ANTAQ** – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

**BACEN** – Banco Central do Brasil

**BL** – *Bill of Lading*

**CI** – Comprovante de Importação

**CNT** – Confederação Nacional do Transporte

**CODESP** – Companhia Docas de São Paulo

**DECEX** – Departamento de Operações de Comércio Exterior

**DI** – Declaração de Importação

**FEU** – *Forty Foot Equivalent Unit*

**FOB** – *Free on Board*

**ICMS** – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços

**IN** – *Invoice*

**LI** – Licença de Importação

**MAPA** – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

**MDIC** – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

**OMC** – Organização Mundial de Comércio

**OTM** – Operador de Transporte Multimodal

**PIB** – Produto Interno Bruto

**PL** – *Packing List*

**REDEX** – Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação

**SECEX** – Secretaria do Comércio Exterior

**SEP** – Secretaria Especial de Portos.

**SISCOMEX** – Sistema Integrado de Comércio Exterior

**SRF** – Secretaria da Receita Federal

**TEU** - *Twenty Feet Equivalent Unit*

**TUP** – Terminal de Uso Privativo

**UNESC** – Universidade do Extremo Sul Catarinense

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>13</b>
1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA .....	14
1.2 OBJETIVOS .....	14
1.2.1 OBJETIVO GERAL.....	14
1.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	14
1.3 JUSTIFICATIVA .....	15
<b>2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA .....</b>	<b>17</b>
2.1.1 EXPORTAÇÃO .....	18
2.1.2 IMPORTAÇÃO .....	20
2.1.3 BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA .....	22
2.2 LOGÍSTICA - CONCEITUAÇÃO .....	23
2.3 LOGÍSTICA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL .....	25
2.4 OPERAÇÕES LOGÍSTICAS DE TRANSPORTE .....	26
2.4.1 UNIMODALIDADE .....	27
2.4.2 INTERMODALIDADE .....	27
2.4.3 MULTIMODALIDADE .....	28
2.4.4 TRANSBORDO .....	28
2.5 MODAIS DE TRANSPORTE .....	28
2.5.1 TRANSPORTE TERRESTRE .....	29
2.5.2 TRANSPORTE MARÍTIMO .....	30
2.6 ESTRUTURA PORTUÁRIA BRASILEIRA.....	31
2.6.1 TERMINAIS RETROPORTUÁRIOS.....	33
2.6.2 TERRITÓRIO ADUANEIRO E RECINTOS ALFANDEGADOS.....	35
2.7 CONTÊINER .....	36
2.7.1 INSERÇÃO DO BRASIL NO TRANSPORTE DE CONTÊINERES .....	38
2.8 DESEMBARAÇO ADUANEIRO E NACIONALIZAÇÃO .....	41
2.8.1 SISCOMEX .....	43
2.8.2 SELEÇÃO PARAMETRIZADA .....	44
2.9 O PORTO DE ITAJAI .....	45
2.9.1 LOCALIZAÇÃO .....	46
2.9.2 MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS .....	47
<b>3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....</b>	<b>49</b>

3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA.....	49
3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA E/OU POPULAÇÃO ALVO.....	50
3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS .....	51
3.4 PLANO DE ANÁLISE DOS DADOS.....	51
<b>4 ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA .....</b>	<b>52</b>
4.1 O PORTO DE ITAJAÍ - SC .....	52
4.2 TERMINAL RETROPORTUÁRIO - EMBRAREEF ARMAZENS GERAIS..	53
4.2.1. PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS.....	55
4.2.3 EMBRAREEF ARMAZENS GERAIS <i>VERSUS</i> PORTO DE ITAJAÍ - LIBERAÇÃO DE CARGAS DE IMPORTAÇÃO.....	57
<b>5 CONCLUSÃO .....</b>	<b>60</b>
REFERÊNCIAS.....	62

## 1 INTRODUÇÃO

A globalização transformou-se no principal instrumento de expansão da economia mundial, assim como a dependência de alguns países em crescimento liderado pelas exportações e competitividade.

O aumento na demanda global tem impulsionado o crescimento do comércio relacionado com serviços de transporte e logística. Desta forma, o transporte internacional de bens e mercadorias continua sendo dominado pelo setor marítimo por sua capacidade de oferecer o modo mais econômico e confiável de transporte a longas distâncias.

Sendo assim, a coordenação das cadeias globais de abastecimento marítimo torna-se uma ferramenta de extrema importância para os consumidores, produtores e economias mundiais. Nesse contexto, os portos tornam-se os nós cruciais nas cadeias de abastecimento, pois a eficiência das operações portuárias e terminais assumem nos dias de hoje uma dimensão muito mais ampla no comércio internacional.

Os navios podem transportar volumes muito maiores de mercadoria do que quaisquer outros meios de transporte, utilizando um caminho livre, o oceano, ao contrário dos modais rodoviário e ferroviário. Este modal não exige investimentos de infraestrutura ao longo de toda a viagem, apenas a construção de portos marítimos para que possam carregar e descarregar suas mercadorias. O mesmo se passa com os contêineres, pois além de padronizar as movimentações de carga e o preço dos fretes, também oferece segurança e rapidez em seu manuseio.

Portanto, com o objetivo de agilizar os serviços nos processos de desembarço aduaneiro na importação e exportação de mercadorias, os terminais retroportuários proporcionam maior agilidade e tempo hábil nas operações logísticas, desova, carregamento e armazenagens de produtos.

Sendo assim, este estudo objetivou Identificar os procedimentos logísticos na liberação de cargas contêinerizadas de importação em um terminal retroportuário no Porto de Itajaí-SC.

## 1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA

O uso de contêineres para o transporte marítimo possui diversas vantagens em etapas de manuseio e transporte. O contêiner facilita o carregamento e o descarregamento dos navios através do seu tamanho padrão, e também diminui o prazo e tempo consideravelmente entre as operações de importação e exportação.

Essas operações que envolvem a parte logística nos portos são de suma importância, no qual devem ser planejadas e executadas com o máximo de precisão, pois hoje em dia a competição no mercado de transporte marítimo esta relacionada com a modernização e qualidade em seus serviços.

Nesse contexto, o Porto de Itajaí-SC vem de acaso com essa realidade, pois necessita ter uma gestão logística controlada, procurando obter o menor índice de falhas neste processo.

Diante desta situação, surge o seguinte questionamento: **Quais os procedimentos logísticos na liberação de cargas contêinerizadas de importação de um terminal retroportuário no Porto de Itajaí-SC?**

## 1.2 OBJETIVOS

### 1.2.1 Objetivo geral

Identificar os procedimentos logísticos na liberação de cargas contêinerizadas de importação em um terminal retroportuário no Porto de Itajaí-SC.

### 1.2.2 Objetivos específicos

- a) Apresentar a estrutura e a prestação de serviço do terminal retroportuário em estudo;
- b) Destacar a relação do terminal retroportuário com o Porto de Itajaí na liberação de cargas contêinerizadas de importação;
- c) Elaborar um fluxograma contemplando a liberação de cargas contêinerizadas de importação a partir da coleta de dados.

### 1.3 JUSTIFICATIVA

Devido à grande importância do transporte marítimo e seu constante crescimento, os grandes portos mundiais necessitam cada vez mais de uma gestão logística modernizada no qual faça um diferencial entre os demais e assim fortaleça o seu desenvolvimento. O aumento da demanda nas importações e exportações esta diretamente relacionada com a capacidade e qualidade na logística portuária.

Hoje o Complexo Portuário do Itajaí-SC opera com uma rede completa de apoio logístico, formada pelos terminais portuários e retroportuários, portos secos, empresas de apoio logístico e outras prestadoras de serviço que garantem excelentes condições operacionais.

Sendo o principal porto de Santa Catarina, o Porto de Itajaí tem como principal atuação as exportações, escoando praticamente toda a produção do Estado no qual sua capacidade de armazenagem agrega muito movimento e muita carga. No entanto, é de suma importância possuir uma infraestrutura de ponta para receber estes grandes navios e manusear toda a carga com qualidade em seus serviços.

Entretanto, o custo para essas movimentações é alto visto que o preço do frete já é bem explorado, pois as empresas buscam sempre diminuir os custos operacionais para conseqüentemente obter um diferencial no mercado e claro em harmonia com os processos logísticos.

Nesse sentido, o presente estudo objetivou Identificar os procedimentos logísticos na liberação de cargas contêinerizadas em um terminal retroportuário no Porto de Itajaí-SC.

Para o acadêmico a pesquisa é relevante, pois o mesmo pode exercer todo seu conhecimento adquirido durante o curso e especializar-se no tema do estudo abordado.

Com a realização do presente estudo também pode-se ajudar pequenos e médios portos que ainda necessitam de uma atenção maior na sua área logística, no qual possam estar analisando os dados científicos e pesquisas demonstradas com o intuito de planejar e melhorar suas operações na área retroportuária dentro do possível como fonte de pesquisa.

A universidade também adquire benefícios, pois prova ao meio externo que forma profissionais capacitados para analisar e identificar soluções para a melhoria, neste caso, das operações logísticas do Porto de Itajaí-SC

Portando, o estudo foi viável em virtude do acesso a base teórica retirada de livros, artigos, *sítes* governamentais que tratam especificamente sobre os aspectos logísticos de exportação, formando assim a contextualização e sustentação desse estudo. A viabilidade também se justificou pelo acesso ao Porto de Itajaí e também no terminal retroportuário Embrareef Armazéns Gerais.

O estudo foi estruturado de modo que inicialmente apresenta-se a situação problema, os objetivos geral e específico e a justificativa para o desenvolvimento da monografia.

Em seguida destaca-se a fundamentação teórica, no segundo capítulo, objetivando fornecer base teórica para os assuntos abordados na pesquisa.

No terceiro capítulo destacam-se os procedimentos metodológicos, com o delineamento da pesquisa, definição da área em estudo, o plano de coleta e análise dos dados da pesquisa.

A apresentação dos resultados e a conclusão são destacadas no quarto e quinto capítulo respectivamente desta monografia.

## 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Visando contextualizar e caracterizar os cenários abordados nesta monografia, o seguinte capítulo apresenta de uma forma geral o conceito de comércio exterior e a operação logística de desembaraço aduaneiro de importação em um terminal retroportuário.

Neste sentido, o estudo tem como objetivo identificar a gestão logística no qual envolve a liberação de contêineres oriundos de importação na zona retroportuária do Porto de Itajaí.

### 2.1 COMÉRCIO EXTERIOR E BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA

O comércio exterior é o conjunto de atividades de compra e venda de mercadorias e prestação de serviços entre países, com o intuito de satisfazer as necessidades internas de cada nação envolvida (WERNECK, 2007).

Para Keedi (2004, p.23): “A atividade de comércio exterior é aquela em que se faz a compra, venda e troca de bens e serviços, bem como de circulação de capitais e de mão-de-obra entre os países”.

No comércio exterior estão inseridos todos os países por meio de empresas, associações, bancos, governos, indivíduos ou em qualquer outra forma em que se possa empregá-la e praticá-la. Desta forma, por meio da exportação, um país procura escoar a parcela excedente de sua produção, proporcionando maiores condições de desenvolvimento para sua economia, possibilitando uma integração cada vez maior dentro do contexto da economia mundial (KEEDI, 2004).

Em concordância com Lopez (2000, p.15), verifica-se que:

Muitas coisas não podem ser feitas, pois algo acabará faltando, sejam recursos naturais, tempo, aptidão ou habilidade necessários. A especialização é uma consequência natural, já que o indivíduo, ao concentrar-se nas coisas que faz melhor, tem condições de gerar excedentes em condições de vendê-los ou trocá-los por outras coisas que deseja.

Em busca do atendimento das necessidades, originaram-se o comércio internacional, definido como o conjunto de troca, compra e venda de bens e serviços, que possibilita migração de capitais entre os países. Nessas



condições a dependência externa é perceptível em uma situação de embargo econômico, quando fica muito difícil para uma nação sobreviver dependendo exclusivamente de sua própria capacidade produtiva (LOPEZ, 2000).

Na compreensão de Keedi (2004, p.23), o comércio exterior:

O comércio exterior pode representar, em maior ou menor grau, o grande diferencial entre os países, pois quando maior a integração entre os povos maior pode ser o benefício auferido pelo país e seus cidadãos no envio de mercadorias de sua produção e no recebimento de produtos de terceiros países.

As nações não são estanques umas em relação às outras. Por mais auto-suficiente que um país seja sempre necessitará importar mercadorias que não pode produzir e exportar o excesso de sua produção, sendo que isto também serve para mão de obra qualificada entre outras (WERNECK, 2007).

### 2.1.1 Exportação

Uma operação no qual um bem material que se encontrava no país, é levado para outro, onde qualquer que seja a situação deste e qualquer que seja o motivo pelo qual ele será destinado ao exterior, caracterizam-se sempre como de exportação (WERNECK, 2007).

Silva e Porto (2008, p.63) ressaltam a importância da atividade de exportação uma vez que:

As exportações são importantes no processo de desenvolvimento de um país. Pois geram investimentos. Aumentam a demanda de insumos, matérias-primas e componentes utilizados na produção e movimentam as atividades locais. Além disso, alimentam as empresas (engrenagens do crescimento) por exigirem a entrada de mercadorias estrangeiras que ajudam no controle de preços dos bens fabricados internamente, favorecendo, assim, todos os consumidores.

A exportação de bens pode ser realizada de duas maneiras, sendo elas indireta e direta. A indireta realiza a exportação por empresas estabelecidas no mercado do país exportador no qual adquirem os produtos para exportá-los, ou seja, o produtor vende a mercadoria a um interveniente com o fim específico de exportação, porém essa operação tem de estar citada na nota fiscal. Nessa modalidade o interveniente pode ser uma empresa comercial exclusivamente exportadora, *trading company*, empresa de atividade mista (importadora, exportadora que atue no mercado interno), cooperativa ou

consórcio de produtores ou exportadores ou empresa industrial que atua comercialmente com produtos de terceiros (WERNECK, 2007).

Para Keedi (2004, p.21) conceitua-se a forma indireta como:

Toda a operação legal, inclusive a contratação de câmbio da moeda estrangeira objeto do recebimento da operação, é feita pelo vendedor e não pelo produtor. Significa que o produtor da mercadoria realizou uma venda no mercado nacional ao futuro exportador, venda esta equiparada à exportação e com manutenção dos benefícios relativos à exportação, como não pagamento dos tributos incidentes sobre mercadorias vendidas no mercado interno para consumo no país.

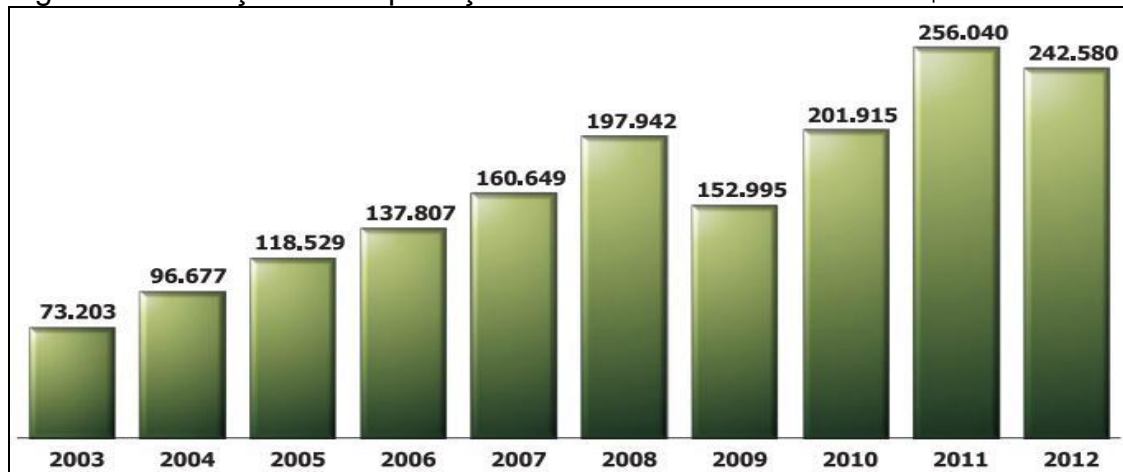
No entanto, à exportação direta caracteriza-se como a modalidade em que o próprio fabricante fatura a mercadoria em nome do comprador no exterior além de conhecer todos os processos da exportação em toda a sua extensão, definindo todos os processos legais. Geralmente, a empresa cria um departamento específico para essa atividade, com pessoal preparado para atuar com contratos de venda, frete, de seguro e de câmbio (WERNECK, 2007).

Com relação à forma direta, Keedi (2004, p.20) ainda afirma que:

A forma direta implica na sua exportação pelo próprio fabricante do produto, o que quer dizer que ele não utiliza qualquer intermediário na operação, saindo esta com seu nome, incluindo toda a documentação de comércio exterior em que aparece como exportador. Ele poderá realizar essa operação por intermédio de pessoas ou por empresas atuando como agentes ou representantes, mas apenas servindo de elo entre ele e o comprador, o que significa que ele continua, apesar dos intervenientes utilizados, sendo o exportador.

A Figura 1 demonstra o volume de exportações brasileiras no período de 2003 a 2012 (totalizando dez anos).

Figura 1 - Evolução das exportações brasileiras 2003/2012 – US\$ FOB/Bilhões.



Fonte: MDIC (2012).

As exportações brasileiras no período de 2003 a 2012 demonstraram um crescimento acentuado, conseqüentemente com a crise hipotecária em 2009 as exportações neste período registraram um grande declínio, alterando o ritmo positivo no qual o Brasil exportava. Nota-se, que em 2010 o Brasil volta a possuir o volume de US\$ 201,915 bilhões exportados, reaquecendo a economia nacional (MDIC, 2012).

No ano de 2012 o registro de vendas para o mercado externo atingiu o valor de US\$ 242, 580 bilhões, vale ressaltar que em relação ao ano de 2011, verifica-se que devido à crise financeira, as exportações para outros países diminuíram. Logo, o volume de vendas externas caiu em 5,3% (MDIC, 2012).

### **2.1.2 Importação**

A importação caracteriza-se como a operação pela qual um bem material que se encontrava no exterior, é trazido para o país, a título definitivo ou temporariamente, por motivo que for: empréstimo, doação, compra e venda (WERNECK, 2007).

Quando uma nação visa à obtenção de produtos que não tem condições ou não tem interesse em produzir, de modo a suprir eventuais falhas em sua estrutura econômica, isto é, a entrada de bens ou serviços produzidos no exterior, o país por meio da importação, propicia à sua população o alcance desses produtos aparentemente distantes, leva-se em conta também que a importação pode abrir campo para a exportação, pois nunca se deve esquecer que o comércio é uma via de duas mãos, portanto, comprar pode abrir espaço para as negociações de exportação do país importador (KEEDI, 2004).

A importação busca atender as necessidades (algo vital) ou os desejos (algo superficial) de um país por meio de aquisição de um bem (tangível) ou de um serviço intangível que não é produzido, ou é produzido de forma competitiva, no país demandante (SILVA, PORTO, 2003).

Conforme COMEXBRASIL (2012, p.01) verifica-se que:

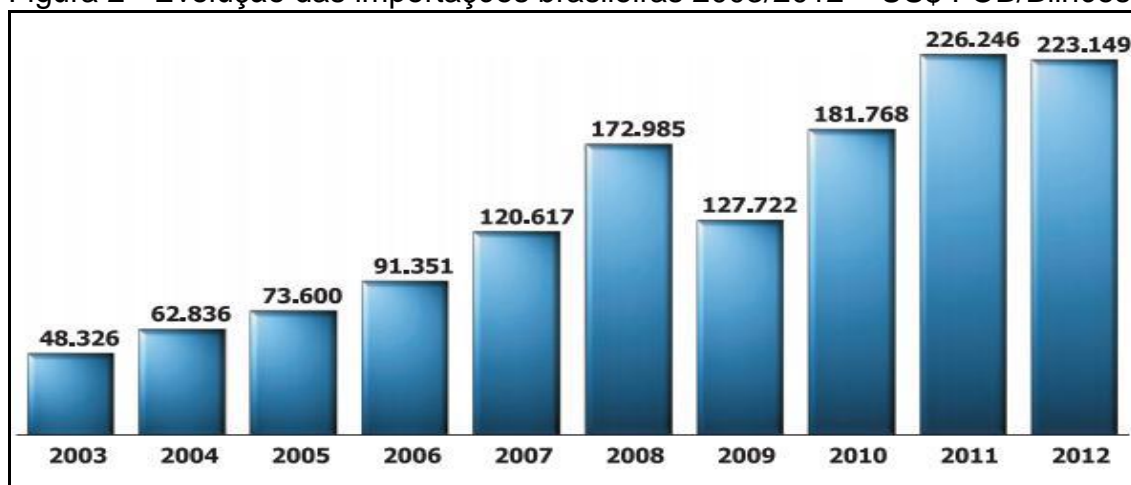
A importação é o ingresso seguido de internalização de mercadoria estrangeira no território aduaneiro. Em termos legais, a mercadoria só é considerada importada após sua internalização no país, por meio da etapa de desembaraço aduaneiro e do recolhimento dos tributos exigidos em lei.

Da mesma forma que a exportação, a importação de bens pode ser feita de forma indireta e direta. A forma direta significa a compra do produto direto com seu fabricante, no qual significa que a não utilização de nenhum intermediário. Essa operação poderá ser realizada por empresas ou pessoas que atuem como agentes do exportador, mais apenas servindo de ligação entre o importador e o vendedor, pois apesar disso o exportador continua ainda sendo a empresa que esta vendendo a mercadoria (KEEDI, 2004).

A importação de forma indireta significa que o importador compra a mercadoria de outro não diretamente com o fabricante, ou seja, utiliza um intermediário, sendo que toda a operação de exportação, emissão de documentos, entre outras, fica por conta do intermediário, aparecendo o produtor apenas nas embalagens, se isso for solicitado (KEEDI, 2004).

O volume de importações brasileiras no período de 2003 a 2012 (totalizando dez anos) é demonstrado na Figura 2.

Figura 2 - Evolução das importações brasileiras 2003/2012 – US\$ FOB/Bilhões.



Fonte: MDIC (2012).

De acordo com a Figura 2 observa-se o volume de importações brasileiras no período de 2003 a 2012 segue o mesmo crescimento conforme análise do volume apresentado sobre as exportações, sendo que também sofreu um declínio no ano de 2009 devido à crise financeira mundial (MDIC, 2012).

Em 2012, as importações encerraram o ano com o valor de US\$ 223,149 bilhões e apresentaram uma retração de 1,4% comparadas com o ano anterior. Vale à pena ressaltar, que a compra de matéria-prima representou

cerca de 44,7% do total importado, deve-se levar em consideração que o Brasil possui forte vínculo com o compra de bens direcionados a atividade produtiva (MDIC, 2012).

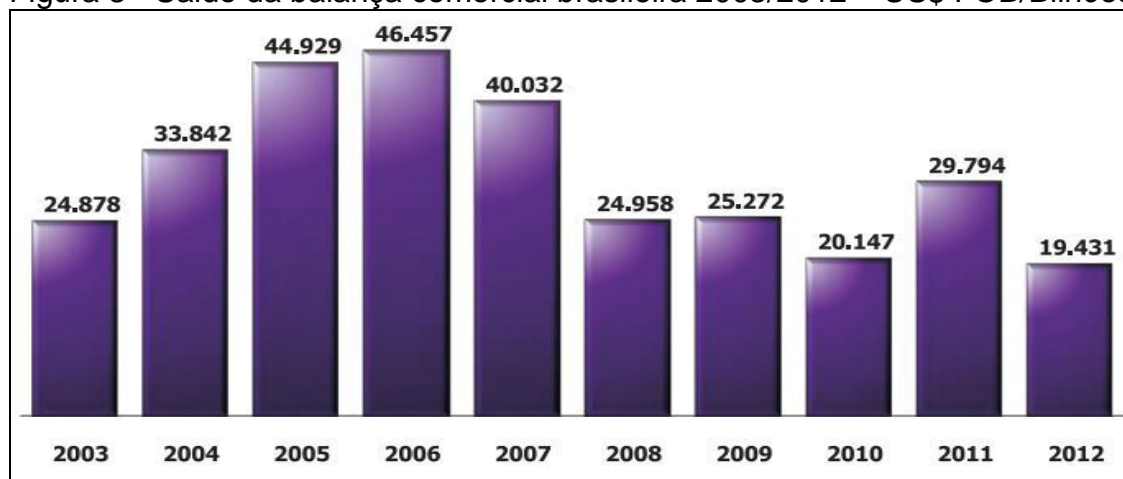
### 2.1.3 Balança comercial brasileira

O processo de importação no Brasil, teve início em 1988, por meio da implantação de uma nova política de comércio exterior. Essa nova política tinha como objetivo inserir o país no mercado internacional, utilizando medidas que foram desenvolvidas para atrair a entrada de produtos estrangeiros no Brasil. Algumas delas foram: redução das alíquotas de imposto de importação, eliminação de regimes especiais e abolição de medidas não – tarifárias (VIEIRA, 2010).

As novas políticas e facilidades de importação estabelecidas pela era Collor, junto com a nova concorrência dos produtos importados, influenciaram diretamente as empresas nacionais, onde aquelas no qual não estavam devidamente preparadas ou adaptadas ao desenvolvimento global, perderam espaço para esses novos produtos e concorrentes (VIEIRA, 2010).

Na Figura 3 encontram-se o saldo da balança comercial brasileira, no período entre os anos 2003 e 2012 (totalizando dez anos).

Figura 3 - Saldo da balança comercial brasileira 2003/2012 – US\$ FOB/Bilhões.



Fonte: MDIC (2012).

Nessas condições, cabe ressaltar diante da Figura 3 que a balança comercial do Brasil em 2012, registrou corrente de comércio de US\$ 465,7 bilhões, com retração de 3,4% sobre 2011, quando atingiu US\$ 482,3 bilhões.

As exportações encerraram o ano com valor de US\$ 242,6 bilhões e as importações, com US\$ 223,1 bilhões. Em relação a 2011, como já dito as exportações apresentaram retração de 5,3%, e as importações, de 1,4%. Em volume, as exportações brasileiras mantiveram-se praticamente no mesmo patamar de 2011, com redução de somente 0,3% (MDIC, 2012).

A balança comercial brasileira registrou um *superávit* (vende para outros países) mais do que importa (compra de outros países) de US\$ 19,431 bilhões em todo ano de 2012, sendo favorável para o Brasil mesmo com a queda em relação a 2011(MDIC, 2012).

## 2.2 LOGÍSTICA - CONCEITUAÇÃO

A logística é considerada como atividade milenar, onde verifica-se que o homem ao longo do tempo procurou sempre melhorar o seu sistema de transporte, adaptando-o às suas necessidades. No início deu-se com a tração humana, pelo simples ato de o homem levar um objeto de um lugar ao outro, com suas próprias forças. Considerando isso como ponto de partida para o conceito de transporte para o ser humano, com o tempo, foi se aperfeiçoando por meio do uso de objetos que facilitassem esse transporte, como cestas, carroças, plataformas carregáveis, entre outras (KEEDI, 2004).

Rodrigues (2002, p.124) conceitua a logística como o:

Conjunto de atividades direcionadas a agregar valor, otimizando o fluxo de materiais, deis da fonte produtora até o consumidor final, garantindo o suprimento na quantidade certa, de maneira adequada, assegurando sua integridade, a um custo razoável, no menor tempo possível e atendendo a todas as necessidades do cliente.

A logística faz parte de todos os níveis de planejamento e execução estratégico operacional e tático. É uma função integradora, que coordena todas as atividades logísticas, bem como integra estas atividades com outras funções, incluindo *marketing*, fabricação de vendas, finanças e tecnologia da informação (CSCMP, 2012).

De acordo com Novaes (2007, p.31) o conceito de logística está essencialmente ligado as atividades militares, uma vez que:

Ao decidir avançar suas tropas seguindo uma determinada estratégia militar, os generais precisavam ter, sob suas ordens, uma equipe que providenciasse o deslocamento, na hora certa, de munição, víveres, equipamentos e socorro médico para o campo de batalha.

A primeira definição de logística foi feita pelo General do exército francês Barão Antoine Henti de Jomini em seu livro *Compêndio da Guerra*, onde sob o comando de Napoleão Bonaparte afirmava que a logística é tudo ou quase tudo nas atividades militares, exceto o combate (RODRIGUES, 2002).

Durante a II Guerra Mundial o significado de logística adquiriu uma amplitude muito maior, em decorrência da grande quantidade e variedades de suprimentos jamais atingidas anteriormente por operações militares. Conseqüentemente, as Forças Armadas aliadas compreenderam que a logística abrangia todas as atividades relativas à administração de materiais, pessoal e instalações, além de obtenção e prestação dos serviços de apoio as tropas (RODRIGUES, 2002).

O processo de planejamento, implementação, controle do fluxo eficiente e economicamente eficaz de matérias-primas, estoque em processo, produtos acabados e informações relativas desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o propósito de atender às exigências dos clientes engloba as atividades logísticas (BALLOU, 2006).

A logística é um planejamento que tem como objetivo obter vantagem competitiva por meio de valores acrescentados para a eficácia do processo desde o ponto de origem até a armazenagem da mercadoria, visando sempre a satisfação do cliente (LOPEZ, GAMA, 2005).

Rocha (2001) define dois tipos de processo dentre os campos da atuação da logística:

1. Logística de distribuição: Compreende com a atividade relacionada com o movimento físico dos produtos acabados desde o final da fabricação até os locais de distribuição ou venda.
2. Logística de suprimentos: processo de gerenciar estrategicamente a obtenção, movimentação e armazenagem de estoques de matéria-prima, desde fontes de fornecimento até a linha de produção.

Segundo o *Council of Supply Chain Management Professionals* – CSCMP (2012, p.01) verifica-se que:

Atividades de gestão de logística geralmente incluem um gerenciamento de transporte de entrada e saída, gerenciamento de frota, armazenagem, manuseio de materiais, atendimento de pedidos, redes logísticas, gerenciamento de estoque, oferta / demanda de

planejamento e gestão de serviços terceiros dentre outros fornecedores de logística.

Se o comércio exterior está estruturado em várias variáveis, sendo uma delas de valor fundamental o transporte de bens vendidos, comprados ou trocados, uma logística de transporte montada adequadamente para esse processo, podem representar para a empresa a lucratividade ou prejuízo na atividade exportadora ou importadora e, conseqüentemente, a sua manutenção, incremento ou retirada do jogo das trocas internacionais (KEEDI, 2004).

## 2.3 LOGÍSTICA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

A logística de transporte internacional tem como função fazer a mercadoria sair do seu ponto de origem, numa operação de exportação para aquele que está remetendo. Enquanto em uma operação de importação, para aquele que está adquirindo, por exemplo, no armazém do importador, sendo que nas duas operações a utilização do método mais conveniente, ao menor tempo, com os mínimos riscos e custos adequados (KEEDI, 2004).

Para Rocha (2001) três fatores externos são considerados importantes para a intensificação da logística pelo mundo:

1. Demanda de consumidor: Atender, ou superar as expectativas dos consumidores passa a ter uma importância ainda maior no contexto empresarial. Com uma maior oferta os consumidores tornam-se cada vez mais exigentes.
2. Globalização: Com a globalização, quebram-se as barreiras geográficas para competição mundial. Ao mesmo tempo em que surgem novos concorrentes oriundos de outros países, novos mercados estão emergindo no contexto da economia global. As empresas precisam então estar capacitadas para atender novos mercados geograficamente distantes com tempo de entrega mega menores do que os antes esperados.
3. Competição: O aumento continuado da competição entre as empresas leva a necessidade de um processo de inovações dentro da cadeia logística de suprimentos. Essa competição tem como



origem diversos fatores tais como: desenvolvimento tecnológico da indústria, intensificação do processo de globalização, enormes avanços no campo da informática, capital de risco abundante e criação de novos negócios.

A globalização resulta no maior impulsionador da logística. Com o crescimento constante das transações de mercadorias no comércio exterior, maior o aumento da globalização e assim, a logística será importante e fundamental nos transportes de mercadorias entre as nações (SILVA, PORTO, 2008).

Keedi (2004, p.94) relata a importância da logística de transportes:

A logística e o transporte são atividades que hoje, mais do que outras, podem reduzir muito o custo final de entrega de mercadorias, criando condições de aumento do lucro ou, melhor ainda, reduzindo seu custo, por consequência, seu preço de venda ou de compra.

A logística e a globalização acrescentando que uma impulsiona à outra, ou seja, com o aumento da globalização, mais existe a compra e venda de mercadorias, mais comércio será realizado destacando assim a importância da logística na transferência de mercadorias entre os países (SILVA, PORTO, 2008).

Não há dúvidas que a logística de transporte transformou-se, portanto, numa arma extremamente poderosa na atividade de transferência da carga do ponto de origem ao ponto de destino, sendo que esta tem a sua disposição as mais diferentes opções de preço, qualidade e tempo (KEEDI, 2001).

## 2.4 OPERAÇÕES LOGÍSTICAS DE TRANSPORTE

Existem três maneiras de se realizar uma operação logística de transporte, as quais precisam ser bem entendidas e conhecidas, são elas a intermodalidade, multimodalidade e transbordo. Quanto melhor a utilização dessas opções pelos transportadores, melhor será o processo logístico, resultando assim em maiores chances de satisfazer o cliente. Além disso, é possível montar infinitas combinações de logística, inclusive fora do transporte, ou seja, juntamente com Incoterms, os portos, aeroportos, pontos de fronteira, de armazenagem entre outros. (KEEDI, 2004)

Keedi (2004, p.98) comenta sobre a importância da logística:

Uma boa logística de transporte deve utilizar todos os instrumentos a seu alcance e a escolha do melhor modal ou dos melhores modais é absolutamente fundamental para o sucesso do processo logístico. O uso de mais ou menos modais é irrelevante, sendo importante a medida certa e de forma correta e eficaz para proporcionar o melhor resultado na operação.

Portanto, a utilização da logística em busca de competitividade e novos negócios trata-se de um elemento diferenciador de cunho estratégico, na busca de maiores fatias do mercado. As razões básicas para isso são a globalização e a competição mais acirrada entre as empresas (NOVAES, 2007).

#### **2.4.1 Unimodalidade**

A unimodalidade é realizada por apenas um único modal de transporte. O veículo retira a carga no ponto de coleta a partir do qual dá início ao transporte da mercadoria até chegar a seu destino, normalmente esta operação é utilizada por países vizinhos, não necessariamente pertencendo ao mesmo continente (KEEDI, 2008).

#### **2.4.2 Intermodalidade**

Essa operação é realizada quando a mercadoria é transportada devidamente por um ou mais modais de transporte até a entrega no local de destino. A intermodalidade caracteriza-se pela emissão individual de documento de transporte para cada modal, dividindo a responsabilidade entre os transportadores, ou seja, em caso de um problema ou disputa que envolva o embarcador ou transportador, estará restrito ao transportador e modal no qual estiverem com a carga naquele momento, não sendo de responsabilidade do transportador anterior ou futuro (KEEDI, 2004).

O termo operação intermodal define-se como a conjunção de duas ou mais modalidades sem grandes preocupações além da simples integração física, pois cada modalidade tem suas responsabilidades bem definidas através dos contratos de transporte (NOVAES, 2007).

### 2.4.3 Multimodalidade

Na operação de multimodalidade, existe a emissão de apenas um documento de transporte cobrindo deis do trajeto inicial ao seu ponto final de destino. Esse documento é emitido pelo Operador de Transporte Multimodal (OTM). Nesse sentido, o OTM se torna o total responsável pela mercadoria, sendo que ele foi quem contratou os modais de transporte e deverá ressarcir o embarcador, dono da carga, em casos de dano a mercadoria (KEEDI, 2004).

Rodrigues (2002, p.105) afirma que:

O Transporte Multimodal alia a conveniência e a simplicidade jurídico-administrativa do transporte unimodal a eficiência econômica energética do transporte segmentado, com um único responsável perante o dono da carga.

A relação entre as modalidades de transporte além de ser física, também é fiscal, ou seja, a responsabilidade dos transportadores é delimitada pelo embarcador, o operador logístico faz a escolha das modalidades de forma integrada, visando os possíveis ganhos de custo e as exigências de prazo e seguranças necessárias (NOVAES, 2007).

### 2.4.4 Transbordo

O transbordo de carga, como o contrário de multimodalidade e intermodalidade, significa que para essa operação, deve-se utilizar apenas um modal de transporte, no qual transporte a carga desde a sua origem até o seu lugar de destino mencionado (KEEDI, 2004).

## 2.5 MODAIS DE TRANSPORTE

O transporte define-se como a circulação de mercadorias ou pessoas de um local a outro e pode ser realizado por via marítima, aérea ou terrestre. Desse modo, o transporte internacional de mercadorias tornou-se uma ferramenta de extrema importância, pois além da redução de custos e tempo, fazem com que as negociações se tornem cada vez mais sólidas (LUDOVICO, 2007).

A atividade de transporte é conhecida e exercida pelo homem desde seus primórdios, no qual a evolução ocorreu entre os seus milhares de anos de existência. Com o passar dos milênios, por meio de muita criatividade o ser

humano evoluiu e passou a utilizar os modais de transporte hoje existentes (KEEDI, 2001).

Keedi (2001, p.122) define a importância do transporte para o comércio exterior

Uma das mais importantes atividades do comércio exterior é a de transporte, visto que não existe a compra e venda de mercadorias sem ela. É impossível a transferência de mercadorias de um ponto a outro sem o uso de pelo menos um dos modais de transportes existentes, e não há como ser competitivo sem a melhor utilização deles, separados ou em conjunto.

As mercadorias podem ser transportadas por diversos modais, sendo esses: aéreo, terrestre (rodoviário, ferroviário) ou aquaviário (marítimo, fluvial, lacustre), onde cada um tem suas especificidades, assim como suas vantagens e desvantagens (WERNECK, 2007).

### **2.5.1 Transporte terrestre**

O transporte terrestre é realizado em terra, podendo ser por via rodoviária ou por via ferroviária, a primeira em rodovias e a segunda sobre trilhos. Pode ser utilizado de forma nacional e internacional, todavia, os veículos terrestres são mais comuns no transporte interno do país (WERNECK, 2007).

O transporte rodoviário, feito por caminhões e outros veículos menores, é o mais flexível, podendo levar a mercadoria de porta em porta, desde que não exista um mar pelo caminho. Suas desvantagens são o carregamento de pouco volume de cargas se comparado com os navios e vagões ferroviários. Sua maior importância é a de levar as mercadorias a os demais modais, levando as cargas até estações ferroviárias, portos e aeroportos, e depois, buscando-as nesses lugares para transportá-las no segmento final da viagem (WERNECK, 2007)

Uma das grandes vantagens do modal rodoviário é a de alcançar praticamente qualquer ponto do território nacional, com exceção de locais remotos, onde não seria viável economicamente demandar este tipo de serviço (NOVAES, 2007).

O modal rodoviário é realizado em estradas de rolagem. Os veículos utilizados são os caminhões e carretas, sendo dos mais diferentes tipos, desde

fechados ou totalmente abertos, como por exemplo, o porta contêineres (exclusivos para o transporte de contêineres). Possuindo uma limitação quanto ao espaço de carga individual, sendo o menor entre todos os modais, apresenta uma grande quantidade de veículos existentes no qual sua grande capacidade de rotatividade, agilidade e simplicidade tornam este modal bastante utilizado (KEEDI, 2004).

O modal ferroviário realizado por trens compostos por locomotivas e vagões, tem como grande vantagem a eficiência em termos de consumo de combustível, volume de cargas a granel (grãos, minérios, combustíveis) e de outros custos operacionais. Em contrapartida, os custos fixos de uma ferrovia são altos: conservação das vias permanentes, operação nos terminais de carga e descarga bem como a alimentação de energia em caso de via eletrificada entre outros. Por essa razão, existe uma grande comparação distante em relação entre as ferrovias e as rodovias (NOVAES, 2007).

O transporte ferroviário, em contraste com o rodoviário e em consonância com o marítimo, possui uma grande capacidade de volume de carga. Como os trens podem ser compostos por dezenas de vagões, sua capacidade de transporte de carga é sua maior vantagem, proporcionando um valor de frete atraente e permitindo sua competição com os demais modais. Sua utilização adequada é o de transportes para grandes distâncias, sendo que o transporte rodoviário é mais viável para pequenos percursos (KEEDI, 2004).

### **2.5.2 Transporte marítimo**

O transporte aquaviário caracteriza-se pela divisão em marítimo, fluvial, lacustre. Essa atividade é realizada por navegações em mares, rios e lagos respectivamente. No transporte marítimo a navegação ocorre entre mar e rio ou mar e lago, sendo comum no percurso de grandes distâncias entre países. Logo, podem-se transportar centenas de milhares de toneladas através dos navios (KEEDI, 2004).

Conforme o Ministério dos Transportes (2012) as características do transporte marítimo no Brasil são apresentadas a seguir:

- a) Grande capacidade de carga;
- b) Pode transportar cargas de grandes tamanhos;
- c) Baixo custo de transporte para grandes distâncias;
- d) Transporta diversos tipos de cargas;
- e) Flexibilidade superior ao transporte hidroviário;

- f) Transporte lento; e
- g) Necessidade de portos/alfândegas.

Segundo as normas brasileiras, Lopez (2000) relata cujo transporte aquaviário se enquadra nas seguintes formas:

- a) Cabotagem: navegação realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias interiores (rios, lagoas)
- b) Navegação interior: realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional.
- c) Navegação de longo curso: realização entre portos estrangeiros e brasileiros.

O transporte marítimo internacional é uma atividade econômica fundamental para o comércio mundial. Possui uma extensa lista de regras e normas, no qual fazem com que os países procurem sempre se adequar com as necessidades de estrutura compatíveis com seus objetivos (LUDOVICO, 2007).

Tendo em vista o aumento da demanda global, percebe-se que a reestruturação dos portos e navios estão sempre em crescimento. Nessas condições, verifica-se que estas transformações influíram de modo considerável os modernos sistemas de transporte dos dias de hoje (LUDOVICO, 2007).

## 2.6 ESTRUTURA PORTUÁRIA BRASILEIRA

Conforme a Confederação Nacional do Transporte (CNT), os portos desempenham um papel importante como meio de ligação entre os modais terrestres e marítimos. Tem uma função adicional de amortecer o impacto do fluxo de cargas, por meio da armazenagem e da distribuição física de mercadorias (CNT, 2006).

O crescimento dos volumes de carga em trânsito determinou a busca de economia em grande escala, reorientando os projetos, as áreas e as operações realizadas nos portos, que se especializaram com base nos tipos de carga predominante e da tecnologia dos navios por eles atendidos, buscando

soluções para aumentar a produtividade nas operações com carga geral, contêineres, graneis, veículos, entre outros (RODRIGUES, 2002).

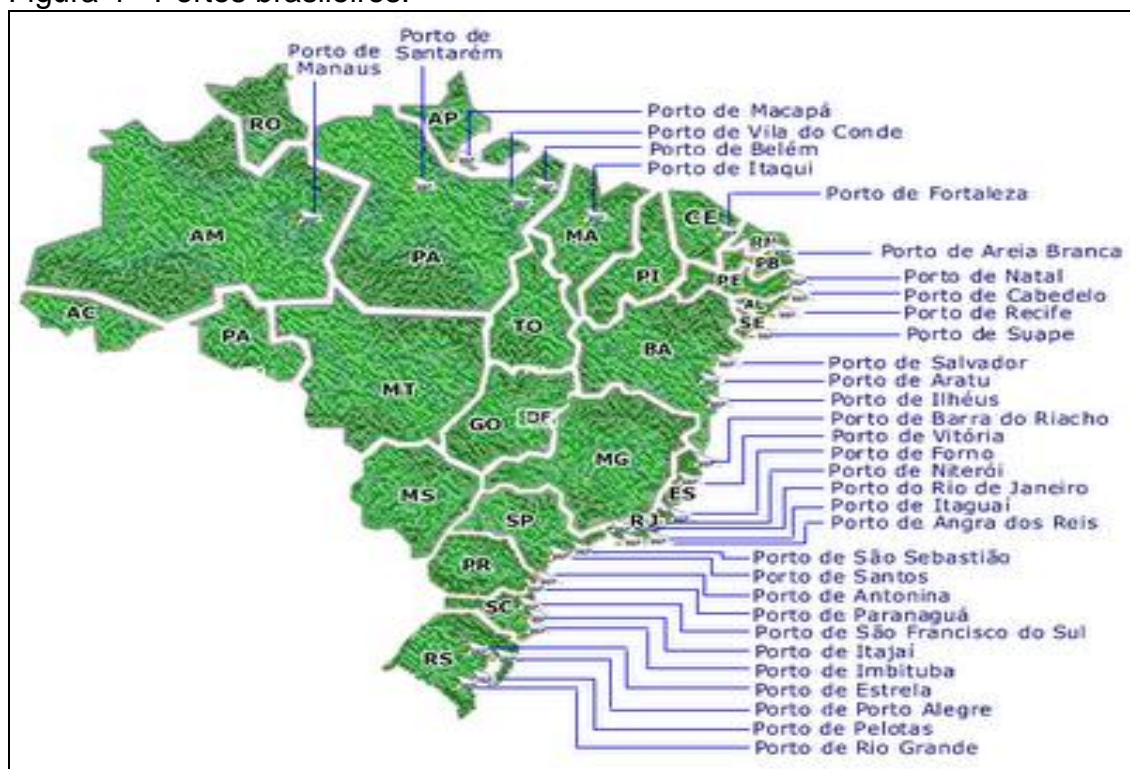
Os portos brasileiros são responsáveis pelo fluxo de 95% do comércio exterior no país e sua movimentação vêm crescendo acentuadamente a cada ano (CAISDOPORTO, 2011).

O Brasil possui mais de 7.500 km de costa atlântica, o que revela enorme potencial para a expansão dos serviços portuários, do transporte marítimo e de cabotagem. Sendo assim, mais de 90% do comércio internacional – exportação e importação – é realizado por via marítima (CNT, 2006).

As atividades portuárias e marítimas são imprescindíveis para as relações de comércio exterior. Compõem uma indústria mundial onde prevalece o transporte de cargas, que envolve expressivo número de navios e terminais. A atividade dos terminais atende a diversos mercados em função das características técnicas e especificidades de cada instalação portuária - Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2006).

Na Figura 4 é possível visualizar os principais portos brasileiros divididos por regiões.

Figura 4 - Portos brasileiros.



Fonte: ANTAQ (2013).

Conforme Cais e Porto (2011 p.01) Entre os principais portos brasileiros destacam-se:

Santos/SP, Itajaí/SC, Itapoá/SC, São Francisco do Sul/SC, Paranaguá/PR, Rio Grande/RS, Espírito Santo/ES, Fortaleza/CE, Maranhão/MA, Salvador/BA, Natal/RN, Vitória/ES, Itaguaí/RJ, entre outros.

O setor de transportes portuário caracteriza-se como o suporte do intercâmbio comercial. Para tanto, deve estar adaptado e modernizado frente às novas exigências do mercado global. A sua ineficiência não permite uma concorrência justa, além de onerar a comercialização internacional. Por outro lado, se o setor for eficiente, terá muito a ganhar economicamente (SILVA, HOFFMANN, 2001).

O Porto de Itajaí-SC como agente integrante deste comércio internacional, pois para desempenhar um papel de efetiva importância na economia brasileira, por meio de uma boa operação portuária, deve almejar equidade aos portos internacionais que estão reativos às mudanças ditadas pela globalização (SILVA, HOFFMANN, 2001).

Neste contexto, o sistema portuário brasileiro, frente à abertura de mercado, tem se mostrado como um dos principais entraves para a competitividade global. As indústrias e o setor de serviços podem readaptar-se às mudanças impostas pela internacionalização mundial, incorporando tecnologia e produtividade. Mas, se a estrutura portuária permanece ineficiente e onerosa, o país continua perdendo em termos de crescimento (SILVA, HOFFMANN, 2001).

### **2.6.1 Terminais retroportuários**

Terminais retroportuários são terminais situados em zona contígua a de porto, organizado ou instalação portuária compreendida no perímetro de cinco quilômetros dos limites da zona primária demarcada pela autoridade aduaneira local, os quais são executados os serviços de operação, sob controle aduaneiro, com carga de importação e exportação (ROCHA, 2001).

Diante desse panorama, o serviço de transporte se traduz como exigência na concorrência dos preços. O sistema de transporte tornou-se mais



competitivo e as exigências dos usuários cada vez maiores (SILVA, HOFFMANN, 2001).

Assim, a eficiência dos terminais portuários adquire relevância nesse processo, pois, os portos passaram a ter uma importância estratégica para o crescimento das economias baseadas na abertura do comércio e nas exportações, como é o caso do Brasil (LUDOVICO, 2007).

Os portos não são mais apenas locais aonde se realizam a movimentação, o armazenamento e o transbordo de cargas, mais um modal importante na reestruturação da matriz de transporte, visando à elevação da competitividade e ao aumento das exportações (KUROSAWA, 2005).

Werneck (2007, p.53) comenta sobre a operação portuária:

As mercadorias para serem transportadas por via marítima são armazenadas no porto, em armazéns ou terminais de contêineres, desembarcadas para exportação pela Alfândega, levadas para o cais e embarcadas. No destino seguem o caminho inverso: são desembarcadas no cais, armazenadas, desembarcadas para importação e retiradas pelo consignatário. No Brasil a operação portuária foi regulamentada pela Lei 8.630/1993, que versa sobre a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias.

Os TUP's (Terminal de Uso Privativo) são instalações construídas por instituições privadas ou públicas, no qual não pertencem ao Porto Público. Eles têm como principal objetivo, a movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ao transporte marítimo ou provenientes dele, deve-se ressaltar que somente será admitida a implantação de terminal dentro da área do porto organizado quando o interessado possuir domínio útil do terreno (ANTAQ, 2012).

As mercadorias para serem transportadas por via marítima são armazenadas no porto, em armazéns ou terminais de contêineres, desembarcadas para exportação pela Alfândega, levadas para o cais e embarcadas. No destino seguem o caminho inverso: são desembarcadas no cais, armazenadas, desembarcadas para importação e retiradas pelo consignatário (WERNECK, 2007).

## 2.6.2 Território aduaneiro e recintos alfandegados

O território aduaneiro é todo o território nacional, incluindo o mar territorial e o espaço aéreo. Dividindo-se em zona primária e zona secundária (WERNECK, 2007).

Toda área geográfica brasileira onde nela estende-se toda a jurisdição relacionada aos serviços aduaneiros é considerada território aduaneiro no qual se realizam as operações de importações e exportações ligadas ao comércio internacional (KEED, 2001).

Logisticamente tão importantes quanto os terminais portuários, são os recintos alfandegados localizados em zonas secundárias, que permitem a armazenagem a curto e médio prazo, despacho, nacionalização e transferência do modal de transporte, de mercarias sob regime aduaneiro de acordo com a necessidade de cada operação (RODRIGUES, 2002).

Rocha (2001, p.129) classifica o REDEX como uma grande ferramenta para a logística na exportação:

Redex é a sigla de Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação, que é um local em que o despacho aduaneiro de exportação pode ser realizado em recinto não alfandegado de zona secundária, que pode estar localizado no estabelecimento do próprio exportador ou em endereço específico, para o uso comum de vários exportadores.

A maior vantagem do REDEX é a autorização dos exportadores de realizar o despacho das mercadorias destinadas à exportação no próprio pátio de uma transportadora ou em um armazém de contêineres prescindindo de licitação e assim seguindo em trânsito aduaneiro até o local de embarque para o exterior (ROCHA, 2001).

A zona primária é composta pelos portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados, locais onde podem estacionar e transitar veículos de carga, descarga, armazenagem ou passagem de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas (WERNECK 2007).

A zona secundária compreende o restante do território nacional. Esta prevista no regulamento a definição de zonas de vigilância aduaneira, áreas demarcadas na orla marítima ou fronteira, nas quais a circulação de pessoas, animais, mercadorias e veículos, estão sujeitos as exigências,

restrições e proibições, para evitar operações clandestinas de carga e descarga de mercadorias (WERNECK, 2007).

Recintos alfandegados são caracterizados por espaços físicos sob controle fiscal aduaneiro, no qual são realizadas operações de carregamento, descarregamento, depósito e movimentação e despacho de mercadorias que foram provenientes do exterior ou serão destinadas para outro país (LUDOVICO, 2007).

Depósitos alfandegados englobam toda área destinada a guarda de carga importada ou a exportar, área essa autorizada pela Alfândega, e com fiscais alfandegados para nelas proceder a liberação, desembaraço ou transporte aduaneiro (OLIVEIRA, 1992).

Toda esta movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas, inclusive sob redime aduaneiro especial, de bagagem de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinados, e de remessas postais internacionais, somente poderá ocorrer em recintos declarados alfandegados pela autoridade aduaneira, quer seja na zona primaria ou secundaria (ZANCUL, 2006).

## 2.7 CONTÊINER

O contêiner foi inventando durante a segunda guerra mundial pelo exército americano, quando sentiu a necessidade de possuir hospitais de campanha móveis, com o intuito de operar os feridos na própria frente de batalha. Após os engenheiros militares definirem as medidas externas ideais para agilizar o processo de movimentação entre os diversos modais de transporte, foi decidido que o material usado seria o aço. A iniciativa foi bem sucedida e rapidamente propagada (RODRIGUES, 2002).

Os anos posteriores à guerra, o tráfico marítimo aumentou vertiginosamente, junto com a capacidade e mão de obra dos portos, logo, surgiu uma inflação generalizada que afetou os custos operacionais dos navios, cuja solução para esta inflação era reduzir o tempo improdutivo dos navios nos portos. Sendo necessário inovar e modificar todos os conceitos até então utilizados (RODRIGUES, 2002).

O contêiner marítimo é como uma grande caixa, construída em materiais de aço, alumínio, ferro, fibra, entre outros, na sua maioria totalmente

fechado, tendo nos fundos duas portas que dão acesso ao interior da unidade para a colocação da carga e sua retirada. Podendo ter vários modelos para as mais variadas cargas, como para carga seca, carga com controle de temperatura, carga a granel, entre outras (KEEDI, 2001).

No Brasil, os contêineres são denominados cofres de carga, com seu formato transversal retangular, são constituídos de materiais robustos. Possuindo suas dimensões longitudinais de 10, 20 e 40 pés de comprimento, tendo largura de 8 pés e altura de 8 ou 8 pés 6 polegadas no qual sua padronização foi sugerida pela *International Standards Organization* (ISO). Os contêineres de 20 pés são referidos pela inicial TEU (*Twenty Feet Equivalent Unit*) e os de 40 pés pela inicial FEU (*Forty-Foot Equivalent Unit*) (SILVA, PORTO, 2003)

A importância da logística com essa ferramenta de transporte nos últimos anos a partir da década de 1990, junto com o comércio internacional e o processo de globalização pode ser dividida em dois tempos, um pré-contêiner e um pós-contêiner, pois deve-se ao surgimento do equipamento de transporte chamado o contêiner marítimo (KEEDI, 2001).

Para Rodrigues (2002, p.159): “A mudança que mais gerou impacto nos portos foi o nexorável processo de containerização. Trazendo consigo alterações nos métodos tradicionais de operação dos terminais”.

A utilização do contêiner proporciona a capacidade de agilizar o transporte, reduzir o custo de manipulação e embarque, proteger a mercadoria, diminuir os custos de embalagem, e também, na característica do local de armazenagem enquanto aguarda as operações e durante o processo de sua comercialização (KEEDI, 2001).

Segundo Silva e Porto (2003), os principais tipos de contêineres são apresentados no Quadro 1.

Quadro 1 - Tipos de contêineres.

Carga seca geral	É o tipo de contêiner mais utilizado, pois possui maiores condições de concentrar cargas de retorno ou de continuidade. Pode transportar não só carga seca mais também carga úmida, líquida, desde que convenientemente acondicionadas.
Teto removível	Destina-se às cargas pesadas, como máquinas pranchas de madeira, bobinas, entre outras. São movimentadas por guindastes ou pontes rolantes.
Aberto	Sem teto e sem paredes e com simples plataforma com colunas nos cantos para permitir empilhamento. São utilizados para as cargas que não necessitam de proteção contra roubos, geralmente peças brutas e pesadas, como chapas grossas, tubos, bobinas entre outras.
Granel	É dotado de tampas para carregamento pelo teto e descarregamento pela parte inferior da extremidade. É utilizada para cereais e crenulados. Para as descargas, é levantado em uma das extremidades, permanecendo inclinado, o que possibilita o escoamento do seu conteúdo.
Ventilado	Pode ser equipado com ventiladores ou possuir janelas (abertas). Destina-se ao transporte de frutas, vegetais, entre outras.
Frigorífico	Também chamado de isotérmico, é fechado com paredes termicamente isoladas.
Isolado termicamente	É usado para mercadorias sensíveis a variações bruscas de temperatura, como certos alimentos, bebidas e instrumentos de precisão. É geralmente pintado com tinta branca refletiva para reduzir o efeito da insolação.
Tanque	Metálico ou plástico, é fixado a uma estrutura metálica. Destina-se ao transporte de carga líquida (bebidas, óleos, entre outros).
Flutuante	É movimentado por empurradores com comboio até o navio, em que são içados. Destina-se a realizar conjugação entre a navegação fluvial e a marítima
Especial	Para transporte de carros, animais, entre outros.
Aéreo	É o contêiner normalizado pela lata ( <i>Int Air Transportation Association</i> ), cujo formato é adaptado ao comprimento de carga dentro das limitações dos aviões

Fonte: Adaptado de Silva e Porto (2003).

Observa-se no Quadro 1 que o uso do contêiner está tão difundido que pode-se analisar que os modais de transporte estão evoluindo e adaptando-se a ele. Com essa evolução a carga pode ser transportada de um veículo ao outro por diversos modais de transporte, com maior proteção por ser um cofre de carga (rígido, impermeável e seguro), econômico por ser uma ferramenta duradoura e rapidez e facilidade no transporte peça facilidade na transferência, sem o manuseio da carga interior (SILVA, PORTO, 2003).

### 2.7.1 Inserção do Brasil no transporte de contêineres

A partir de 1995, os serviços de movimentação e armazenagem de contêineres nos portos brasileiros passaram a ser realizado por operadores privados. Dentro das áreas dos portos organizados, foram arrendados terminais de uso público especializados, em Santos, Rio Grande, Itajaí,

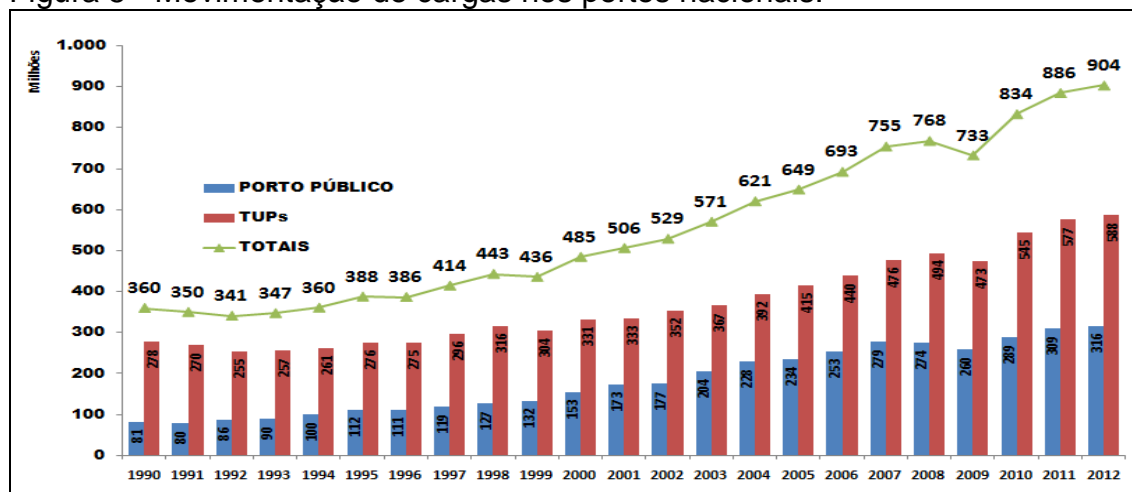
Paranaguá, Sepetiba, Rio de Janeiro, Vitória, Salvador e Suape. Em 2006, os portos da região Sudeste realizaram 55% da movimentação total de contêineres no país. A região Sul respondeu por 31% e as regiões Nordeste e Norte por 10% e 4%, respectivamente - Associação Brasileira de Terminais de Contêineres de Uso Público (ABRATEC, 2007).

A containêrização de mercadorias revolucionou o sistema portuário, assim como a maneira e o transporte de mercadorias entre os países. No entanto, os portos tiveram que sofrer alterações, adaptando-se para as novas operações utilizando contêineres. Esta nova ferramenta trouxe mais segurança às mercadorias, melhor manuseio de carga, padronização do carregamento e redução do tempo dos navios atracados nos portos (RODRIGUES, 2002).

Desse modo, o transporte no Brasil tem mostrado representação significativa em relação à circulação de mercadorias e serviços no sistema portuário a nível internacional (ANTAQ, 2013).

Por meio da Figura 5 é possível identificar a movimentação total de cargas nos portos nacionais, que em 2012 totalizaram 904 milhões de toneladas.

Figura 5 - Movimentação de cargas nos portos nacionais.



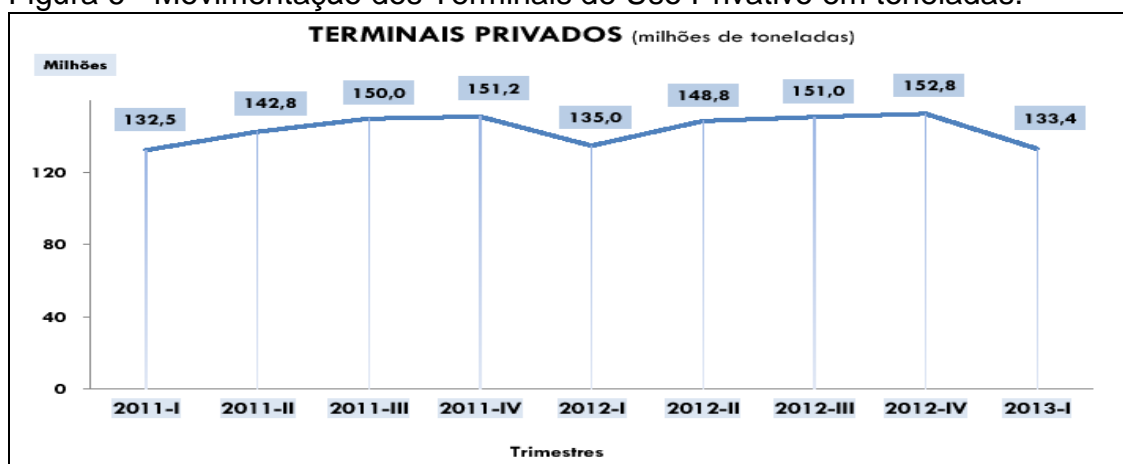
Fonte: ANTAQ (2013).

Conforme demonstra a Figura 5, o crescimento da movimentação de cargas nos portos brasileiros nos últimos dez anos foi de 29,5%. Em 2011, foram movimentados 886 milhões de toneladas, 18 milhões de toneladas a menos do que em 2012 onde totalizaram 904 milhões de toneladas, um aumento relativo de 2,06% comparado ao montante identificado no ano de

2011. No que diz respeito ao total movimentado nos portos em 2012 nota-se que os portos privados apresentaram no final do ano o total de 588 milhões de toneladas, ou seja 65% do geral apresentado. Os portos públicos obtiveram 316 milhões de toneladas, resultando no total de 35% movimentado em todo o ano de 2012.

De acordo com a Figura 6 nota-se que os terminais de uso privativo movimentaram cerca de 133 milhões de toneladas brutas no terceiro trimestre de 2012 resultando em 1,2% de retração frente à igual período de 2012 (ANTAQ, 2013).

Figura 6 - Movimentação dos Terminais de Uso Privativo em toneladas.

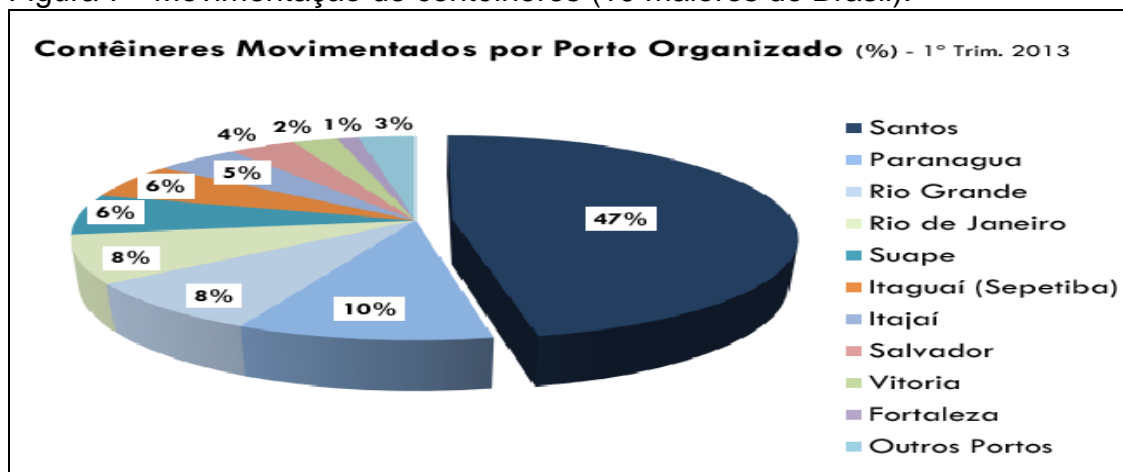


Fonte: ANTAQ (2013, p.04)

Conforme a Figura 6 no primeiro trimestre de 2013, a movimentação de contêineres por parte dos portos organizados recuou 3,5% em termos de TEU (unidade equivalente a 20').

Na Figura 7, observa-se que os dez principais portos organizados em termos de movimentação de contêineres detiveram 97% de toda movimentação do trimestre (considerando-se o total do peso bruto dos contêineres).

Figura 7 - Movimentação de contêineres (10 maiores do Brasil).



Fonte: ANTAQ (2013, p.04).

Levando-se em conta o total da tonelagem brasileira (incluindo-se os terminais de uso privativo) a participação desses portos no mercado de contêineres alcançou aproximadamente 80%, usando-se o total do peso bruto dos contêineres. Vale ressaltar que o porto de Itajaí objeto deste estudo destaca-se na sétima posição em relação na movimentação em contêineres movimentados no terceiro trimestre do ano de 2012 (ANTAQ, 2013).

## 2.8 DESEMBARAÇO ADUANEIRO E NACIONALIZAÇÃO

Despacho aduaneiro de importação é um procedimento fiscal, que tem como objetivo verificar a exatidão das informações declaradas pelo importador através dos documentos apresentados a legislação vigente referentes à mercadoria importada. A fase final do despacho aduaneiro é chamada de desembaraço aduaneiro, onde após sua autorização a mercadoria pode ser entregue ao importador (LUDOVICO, 2007).

O procedimento de despacho aduaneiro é o mesmo para importação ou exportação, seja para um despacho normal ou um despacho a algum regime especial, no entanto o interessado deve apresentar a mercadoria para inspeção física, o documento comercial (representado pela fatura comercial) que comprava a comercialização da mercadoria, o documento de transporte que comprove a autorização de entrega da mercadoria (ROCHA, 2001).

Desta forma, podem variar, por exemplo a apresentação da mercadoria para inspeção física, a exigência de outros documentos



relacionados com benefícios fiscais ou com acordos internacionais ( certificado de origem, documentos de regularidade fiscal), ou relacionados com licenças e aprovações (ROCHA, 2001).

O despacho aduaneiro de importação é um procedimento fiscal ou conjunto de atos e formalidades, previstos na conferência aduaneira, onde sua aplicação é necessária para o desembaraço de toda a mercadoria proveniente do exterior, sendo está importada a título definitivo ou não (LOPEZ, GAMA, 2005).

A realização do despacho pode ser efetuada em zona primária ou secundária. O prazo para o início deste após a mercadoria ser descarregada em zona primara é de 90 dias, no entanto, quando a mercadoria é descarregada em um recinto alfandegado de zona secundária o prazo é de 120 dias (LOPEZ, GAMA, 2005).

De acordo com Lopes e Gama (2005, p.284) o despacho em uma forma geral é composto pelas seguintes etapas:

- a) Registro da declaração de importação (DI) no SISCOMEX
- b) Seleção Parametrizada de Canais
- c) Distribuição da declaração pelos auditores fiscais da Receita Federal (AFRF)
- d) Conferencia Aduaneira
- e) Desembaraço Aduaneiro
- f) Comprovante de importação
- g) Entrega da mercadoria

O registro da DI (Declaração de Importação) é o início propriamente dito do procedimento de despacho aduaneiro, somente é efetivado quando a mercadoria tem a confirmação de chegada e disponibilidade de despacho. Nesse sentido, após o registro da declaração de importação o importador deve solicitar a emissão do Extrato da DI ao sistema (LOPEZ, GAMA, 2005).

O extrato da Declaração de Importação, contém um resumo das informações gerais sobre a mercadoria importada, sendo que também serve de subsídio para a atividade de controle aduaneiro (LOPEZ, GAMA, 2005).

Após a mercadoria ingressar em território brasileiro, deverá ser processada pelo Siscomex devido à seqüência da conferência documental relacionada ao despacho de importação (MDIC, 2012).

Após a conclusão desembaraço aduaneiro, ocorre à transferência de dados para o Banco Central do Brasil (BACEN), que tem como objetivo vincular as informações de cambio referidas ao pagamento das importações e também

registrar os dados para a formulação estatística de importação (LOPEZ, GAMA, 2005).

### **2.8.1 Siscomex**

O Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX) tem como principal objetivo simplificar as operações de exportação e importação, no qual integram as atividades da Secretaria de Comércio Exterior - SECEX, da Secretaria da Receita Federal - SRF e do Banco Central do Brasil - BACEN, no registro, acompanhamento e controle das diferentes etapas das operações que envolvem o comércio exterior (MDIC, 2012).

De acordo com o MDIC (2012) são vantagens da implementação do sistema a harmonização de conceitos, uniformização de códigos e nomenclaturas, ampliação dos pontos do atendimento, eliminação de coexistências de controles e sistemas paralelos de coleta de dados, simplificação e padronização de documentos, diminuição significativa do volume de documentos, agilidade na coleta e processamento de informações por meio eletrônico e a redução de custos administrativos para todos os envolvidos no Sistema.

É devido ao Siscomex que o Brasil é estruturado com uma das mais modernas estatísticas de comércio exterior do mundo, e disponibiliza apuração dos resultados da balança comercial semanalmente (MDIC, 2012).

O novo sistema da Receita Federal de controle da movimentação de embarcações, cargas e contêineres vazios transportados na via aquaviária, em portos brasileiros, tem como grande diferencial o acesso pela internet, não sendo necessário a instalação de um *software* (COMEXBRASIL, 2012).

O despacho aduaneiro de exportação e importação é processado através do Siscomex pelos usuários que possuem a habilitação devidamente autorizada e conectados ao Sistema, depositam as informações necessárias para o exame, controle e efetivação do processamento das operações comerciais com o exterior (LOPEZ, GAMA, 2005).

Os órgãos responsáveis pela administração, aprimoramento do sistema, atualização e implantação das normas de comércio exterior, são apresentados logo abaixo, conforme Lopez e Gama (2005).

- a) Secretaria do Comércio Exterior (Secex): Responsável pelo licenciamento das mercadorias (autorização para a entrada ou saída).
- b) Secretaria da Receita Federal (SRF).
- c) Banco Central do Brasil (BACEM).

### **2.8.2 Seleção parametrizada**

Os despachos passam pela seleção “parametrizada”, mediante a qual, de acordo com uma série de critérios definidos pela administração aduaneira, pode haver conferência dos documentos apresentados com os dados constantes do despacho, assim como verificação física da mercadoria. Concluída a fase de conferência sem exigência fiscal ou de outra natureza, ocorre à sequência do desembaraço aduaneiro e a consequente autorização para o seu trânsito, embarque ou entrega da mercadoria (ZANCUL, 2006).

A seleção parametrizada é a função que estabelece níveis diferenciados de conferência aduaneira para a declaração de exportação. As declarações de importação são parametrizadas para um dos seguintes canais de conferência aduaneira: verde, amarelo e vermelho (ATLANTA ADUANEIRA, 2012).

As declarações de importação são parametrizadas para um dos seguintes canais de conferência aduaneira conforme (LUDOVICO, 2007):

- a) Canal verde: O sistema procede ao desembaraço automático da mercadoria, liberando-a para embarque, não sofrendo conferência documental nem física. Estão sujeitos, entretanto, a Revisão Aduaneira.
- b) Canal amarelo: Serão submetidos a conferência apenas documental. Não sendo constatada a irregularidade, o desembaraço é autorizado, dispensando a conferência da mercadoria.
- c) Canal vermelho: serão conferidos tanto documental quanto fisicamente. Somente após essas conferências poderão ser liberados para o importador.

d) Canal Cinza: pelo qual o desembarço somente será realizado após o exame documental, a verificação da mercadoria e o exame preliminar do valor aduaneiro.

Conclui-se que a conferência da DI, realizada automaticamente pelo Sixcomex, caracteriza-se dependendo do canal selecionado como a verificação fiscal, ou até física da mercadoria importada do exterior (LOPEZ, GAMA, 2005).

## 2.9 O PORTO DE ITAJAÍ

Relatos históricos mencionam a importância do Porto de Itajaí desde o século XIX, não somente no que se refere ao ingresso de colonizadores estrangeiros, mas também ao forte comércio fluvial que acontecia em Itajaí. Segundo estudiosos, o porto “mobilizava os sujeitos ao redor do comércio informal, havendo daí a evolução para atividades de exportação e importação” (PORTO DE ITAJAÍ, 2013).

Bem antes disso, em 1934, foi criado o Departamento Nacional de Portos e Navegação — ao qual o Porto de Itajaí era subordinado —, que em 1943 recebeu a denominação Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, transformado em autarquia em 1963 e em Empresa de Portos do Brasil SA (Portobras) em 1975. (PORTO DE ITAJAÍ, 2013).

O Porto de Itajaí foi considerado porto organizado em 1966 pelo decreto 58.780/66, que também criou a Junta Administrativa do Porto de Itajaí (JAPI), responsável pela gestão e operação das atividades portuárias. A justificativa de organizar o porto era sua importância comercial e industrial no Vale do Itajaí e a necessidade de integrá-lo no sistema portuário nacional (PORTO DE ITAJAÍ, 2013).

As operações do porto eram alavancadas pelas cargas de madeira, trazidas das regiões Oeste, Meio Oeste e Planalto de Santa Catarina e exportadas por Itajaí. Porém, no final dos anos 1960, o ritmo de extração da madeira começou a apresentar queda, revertendo à longa tendência de crescimento desde o início do século (PORTO DE ITAJAÍ, 2013).

Após queda brutal nas exportações de madeira, o Porto de Itajaí teve que se adaptar ao novo padrão de crescimento da economia catarinense. No início dos anos de 1970, a grande indústria

catarinense estava se preparando para conquistar e ampliar sua participação no mercado externo. Em âmbito nacional, o país estava engrenando num rápido crescimento econômico coordenado e orientado pelo Estado por meio do planejamento. (PORTO DE ITAJAÍ, 2012)

A partir daí o Porto de Itajaí passou a diversificar suas operações. Começou a operar cargas de açúcar, de produtos congelados e, logo em seguida, os contêineres, que hoje são o carro-chefe da movimentação. No mesmo período em que a circulação de cargas contêinerizadas se intensificou foi extinta a PORTOBRAS e a administração do porto foi atrelada à Companhia Docas de São Paulo (CODESP) em 1990 (PORTO DE ITAJAÍ, 2013).

### **2.9.1 Localização**

O Porto de Itajaí está favoravelmente localizado na região mais industrializada do Estado de Santa Catarina – O Vale do Itajaí. Situado à margem direita do Rio Itajaí-Açu, a 3,2 quilômetros da barra, tem como Coordenadas Geográficas a Latitude 26°54,2' Sul e Longitude de 48°39,4'Oeste. Salienta-se a área privilegiada em que o Porto se encontra, levando em conta sua proximidade aos aeroportos de Navegante e Florianópolis, a uma distância de 4 e 110 quilômetros, respectivamente (GOLLNICK, 1996).

Complexo Portuário do Itajaí está estrategicamente localizado em um dos principais entroncamentos rodoviários do Sul do Brasil, distante poucos quilômetros das rodovias BR 101 e BR 470. A posição geográfica o coloca no centro da Região Sul, (englobando, no raio de 600 quilômetros, as capitais de Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo, além de importantes municípios desses quatro estados), que congrega 46% do PIB nacional. Característica que transforma o Complexo em um centro concentrador e distribuidor de cargas, o que possibilita o atendimento dos mercados exportadores e importadores de 21 estados brasileiros e Distrito Federal (PORTO DE ITAJAÍ, 2010). A localização do Porto de Itajaí-SC e sua estrutura podem ser observadas na imagem demonstrada na Figura 8.

Figura 8 – Localização Porto de Itajaí.

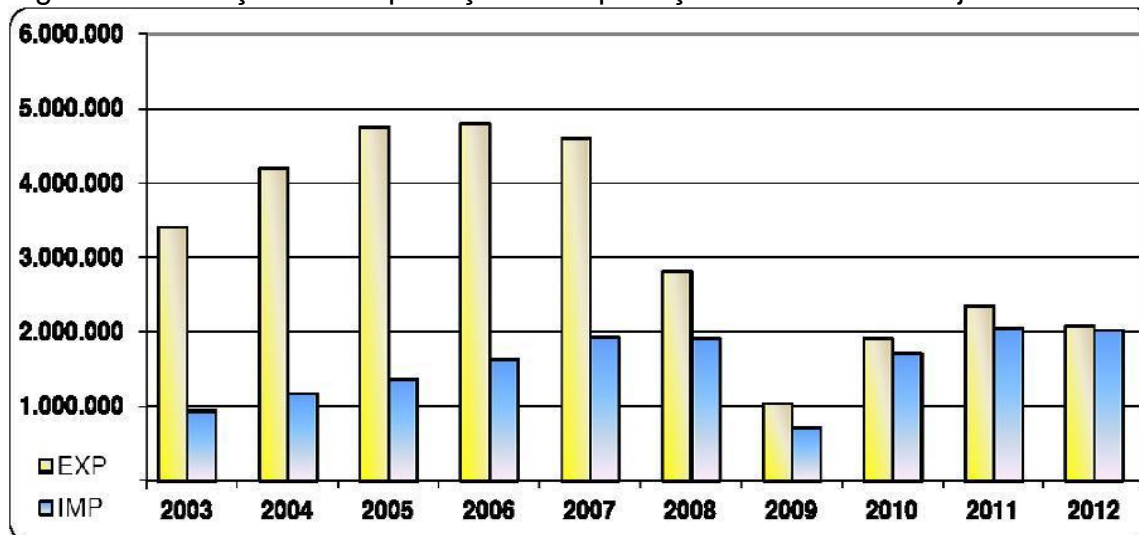


Fonte: PORTOITAJAI (2012).

## 2.9.2 Movimentação de mercadorias

A Figura 9 apresenta a evolução das exportações e importações no porto de Itajaí –SC em toneladas, no período de 2003 a 2012 (totalizando nove anos).

Figura 9 - Evolução das exportações e importações no Porto de Itajaí – SC



Fonte: PORTO ITAJAI (2012).

Observa-se na Figura 9 que o movimento de contêineres no Porto de Itajaí até meados do ano 2007 foi muito maior no quesito exportação do que importação onde o volume diminuiu relativamente nos anos de 2008-2009,

devido a crise mundial internacional que afetou toda economia mundial, conforme já citado anteriormente na balança comercial brasileira (PORTO ITAJAÍ, 2012).

Verifica-se que no ano de 2012, o volume de exportação obteve o total de 2.088.323 milhões de containeres e as importações totalizaram 2.208.700 milhões de containeres, vale ressaltar que a diferença entre a quantidade de exportações e importações foi pequena, identificando a o equilíbrio do porto nas operações do comercio internacional (PORTO ITAJAÍ, 2012).

Ainda referente ao ano de 2012, o Porto movimentou 12.101 milhoes de toneladas comparado ao ano anterior que foi de 8.884 milhoes de toneladas, registrando aumento de 36% em movimentações de containeres (PORTO ITAJAÍ, 2012).

Depois das enchentes de 2008, o Porto de Itajaí recebeu uma atenção maior da Secretaria Especial de Portos (SEP). Foram retirados escombros e entulhos do canal. A profundidade de calado foi aumentada de - 11 para -14 metros. Com a ampliação o Porto de Itajaí-SC permite a chegada de navios com 18 mil toneladas, ou 600 contêineres a mais de carga. (CAIS DO PORTO, 2011).

No próximo capítulo apresentam-se os procedimentos metodológicos adotados para o desenvolvimento do presente estudo.

### 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Segundo Pinheiro (2010, p.33): “A metodologia de pesquisa é definida como o conjunto de técnicas e processos utilizados pela ciência para formular e resolver problemas de aquisição objetiva do conhecimento de maneira sistemática”. Por meio do método científico é possível ordenar as etapas a serem executadas na investigação do problema ou fenômeno sobre investigação.

A pesquisa científica é o produto de uma investigação, cujo objetivo é resolver problemas e solucionar dúvidas, mediante a utilização de procedimentos científicos. A investigação é a composição do ato de estudar, observar e experimentar os fenômenos, colocando de lado a sua compreensão a partir de apreensões superficiais, subjetivas e imediatas (BARROS; LEHFELD, 2000)

Neste sentido apresenta-se o delineamento da pesquisa, a área de estudo, o plano de coleta e análise dos dados.

#### 3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA

Dependendo da natureza do objeto a ser pesquisado, podem ser utilizadas a pesquisa experimental, a pesquisa bibliográfica e a pesquisa documental ou, ainda, uma combinação entre elas e outros recursos metodológicos (MARTINS, 2004).

Pinheiro (2010, p.17) conceitua pesquisa como:

[...] um conjunto de ações propostas para encontrar a solução para um problema com base em procedimentos racionais e sistemáticos e realizada quando não se possui informação para solucionar tal problema. Trata-se, pois, de um processo de construção do conhecimento que tem como metas principais gerar novo conhecimento e corroborar ou refutar algum conhecimento preexistente.

Desta forma, quanto aos fins de investigação à pesquisa caracterizou-se como descrita. De acordo com o conceito de Pinheiro (2010, p.22): “A pesquisa descritiva visa descrever as características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis. Envolve o uso de técnicas padronizadas de coleta de dados: questionário e observação sistemática. Assume, em geral, a forma de levantamento”.



Neste trabalho o método da pesquisa descritiva foi enquadrado, pois descreveu-se todo o processo logístico na liberação de cargas containerizadas de importação envolvendo um terminal retroportuário situado no Porto de Itajaí.

Com relação aos meios de investigação, classificou-se o presente estudo com uma pesquisa bibliográfica e de campo.

A pesquisa bibliográfica é o ponto de partida de toda a pesquisa, levantamento de informações feito a partir de material coletado em livros, revistas, artigos, jornais, *sites* da Internet e em outras fontes escritas devidamente publicadas (MARTINS, 2004).

Pinheiro (2010, p.22) define pesquisa bibliográfica:

[...] quando elaborada a partir de material já publicado, constituído principalmente de livros, artigos de periódicos e atualmente com material disponibilizado na Internet. A citação das principais conclusões a que outros autores chegaram permite salientar a contribuição da pesquisa realizada, demonstrar contradições ou reafirmar comportamentos e atitudes.

Desta forma esta pesquisa pode ser considerada bibliográfica, pois foram utilizadas diversas fontes de pesquisa. As fontes usadas foram os livros, disponíveis no acervo da Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC), bem como *sites* de órgãos governamentais, artigos entre outros que resultaram na formulação da base teórica e serviram como caminho para qual essa pesquisa fora realizada.

A pesquisa de campo (PINHEIRO, 2010) foi realizada meio de uma visita *in loco* no Porto de Itajaí em um terminal retroportuário localizado na zona secundária do Porto de Itajaí – SC.

### 3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA E/OU POPULAÇÃO ALVO

Conforme Vianna (2001, p.161) “A população é composta pelo conjunto de fenômenos, indivíduos, situações que apresentem as características definidas para serem objetos de investigação”

A área de estudo deste trabalho refere-se ao porto de Itajaí - SC, que conforme já caracterizado, é um dos maiores portos do Brasil na movimentação. Desta forma, as informações a serem coletadas dizem respeito a essa área, tais como o terminal retroportuário (Embrareef Armazens Gerais) localizado nas proximidades do Porto de Itajaí – SC.

### 3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS

O estudo foi realizado mediante a utilização de dados primários. A definição de dados primários, que de acordo com Churchill (2003, p.2) são aqueles “[...] coletados especificamente para uma determinada investigação”.

Utilizou-se a técnica qualitativa (MARTINS, 2004) por meio de uma entrevista em profundidade junto ao gerente de operações logísticas do terminal retroportuário Embrareef Armazéns Gerais. Para nortear os assuntos durante a entrevista utilizou-se de um roteiro semi-estruturado. A visita no terminal retroportuário foi realizada no dia 20 de fevereiro de 2013.

### 3.4 PLANO DE ANÁLISE DOS DADOS

A análise dos dados é o calculo de medidas de posição, de dispersão, de assimetria, e de achatamento para a apresentação dos dados e a aplicação de testes estatísticos planejados. É a execução do que foi planejado no projeto de pesquisa (PINHEIRO, 2004)

Utilizou-se a abordagem qualitativa, pois segundo Oliveira (1999, p. 117):

A abordagem qualitativa nos leva, entretanto, a uma serie de leituras sobre o assunto da pesquisa, para efeito da apresentação de resenhas, ou seja, descrever pormenorizada ou relatar minuciosamente o que os diferentes autores ou especialistas escrevem sobre o assunto e, a partir daí, estabelecer uma serie de correlações para, para ao final, darmos nosso ponto de vista conclusivo.

Desta forma, a apresentação dos dados coletados com a visita no Porto de Itajaí e no terminal retroportuário foi apresentada de forma qualitativa, por meio de uma análise de conteúdo de todas as informações coletadas na pesquisa e entrevista.

No próximo capítulo destacam-se as análises efetuadas a partir dos resultados da pesquisa.

## 4 ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA

Apresentam-se a seguir os dados coletados por meio de uma vista *in loco* no Porto de Itajaí e um terminal retroportuário localizado na zona secundária do porto em estudo.

### 4.1 O PORTO DE ITAJAÍ - SC

Sendo tradicionalmente um porto de carga geral, o Porto de Itajaí vem apresentando um crescimento surpreendente nos últimos anos. Suas instalações possuem 1.025 m de extensão, contando com 4 berços. O porto disponibiliza 1 armazém com 1.500 m<sup>2</sup>, 1 pátio de 60.000 m<sup>2</sup> e área de 75.000 m<sup>2</sup> para armazenagem de contêineres (CNT, 2012).

A Figura 10 destaca a operação de *portainers* na zona primária do Porto de Itajaí.

Figura 10 – Zona primária do Porto de Itajaí.



Fonte: Dados obtidos na pesquisa (2013).

Constituído pelo Porto Público de Itajaí e demais terminais portuários instalados nas margens direita e esquerda da Foz do Rio Itajaí fazem com que as instalações de apoio logístico em operações nas cidades de Itajaí e Navegantes e completa infraestrutura para embarques e desembarques de

cargas, torna-se nos dias de hoje um dos principais complexos portuários do Brasil principalmente para os exportadores e importadores que operam em Santa Catarina (PORTO ITAJAI, 2013).

Em 2011, o porto movimentou 4,3 milhões de toneladas de carga geral, o que representa 1,4% de toda a movimentação dos portos organizados no Brasil, sendo que não houve movimentação de granéis líquidos e sólidos no porto (CNT, 2012).

Itajaí caracteriza-se por ser um porto essencialmente exportador, onde cerca de 78% da movimentação, correspondem a exportação. Este fato reflete bem a característica econômica do Estado de Santa Catarina, cuja produção agro-industrial tem grande aceitação nos mercados consumidores internacionais. A hinterlândia do Porto de Itajaí está representada por praticamente todo o Estado de Santa Catarina, acrescido de algumas regiões produtoras do Paraná, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Rondônia, Goiás, São Paulo e do Rio Grande do Sul (PORTO DE ITAJAÍ, 2013).

Os maiores países consumidores de produtos exportados pelo Porto de Itajaí localizam-se na Europa, América do Norte, Oriente Médio e Extremo Oriente, devendo-se ressaltar que o produto catarinense em geral destina-se ao consumo imediato (PORTO DE ITAJAÍ, 2013).

#### 4.2 TERMINAL RETROPORTUÁRIO - EMBRAREEF ARMAZENS GERAIS

O terminal retroportuário caracteriza-se como uma empresa familiar e deu início as suas operações em meados de 2003. A grande demanda do mercado junto com o aumento das exportações e importações do país fez com que o empreendimento aos arredores do Porto de Itajaí fosse uma grande oportunidade de negocio.

A Figura 11 destaca uma vista aérea do terminal pesquisado e toda sua estrutura física.

Figura 10 - Foto aérea do Terminal Retroportuário Embrareef



Fonte: Dados obtidos na pesquisa (2013).

O terminal Embrareef é um dos principais terminais de armazenagem de contêineres do vale do Itajaí. Em 2007 foi aprovado pela Receita Federal do Brasil como um Recinto Especial Aduaneiro de Exportação (REDEX). A iniciativa permitiu a diversificação dos serviços, garantindo aos clientes maior agilidade nos despachos de processos de exportação.

O terminal possui capacidade para armazenar 1.500 contêineres. No ano de 2012, o volume total de contêineres armazenados foi de 34.972 contêineres.

De acordo com a Embrareef (2013), o terminal possui uma moderna infraestrutura composta por:

- a) Área de 73.600m<sup>2</sup>;
- b) Armazém de 2.400 m<sup>2</sup>;
- c) Oficina de reparo de contêineres;
- d) 03 rampas para lavagem de contêineres;
- e) 02 balanças rodoviárias, com capacidade de 80 toneladas;
- f) 04 empilhadeiras *Reach Stacker*;
- g) 01 Gerador de Energia;
- h) 35 Caminhões próprios para movimentação interna;
- i) Estacionamento para 80 caminhões;
- j) Sistema de *On-Line* de controle;
- k) Sistema online de Segurança 24 horas;
- l) Controle de Sanidade Ambiental.

O terminal tem como objetivo consolidar-se como líder na prestação de infraestrutura e logística retroportuária, integrada com eficiência operacional, qualidade de serviços e estrutura de preços compatíveis, projetando a sua marca no mercado. Sua visão de futuro é ser exigência na prestação de

serviços de logística retroportuária, disponibilizando soluções que agreguem valor ao negócio, superando as necessidades e expectativas dos clientes.

#### **4.2.1. Prestação de serviços**

Os serviços oferecidos pelo terminal são de armazenagem, transporte e coleta de contêineres oriundos após o seu desembarço da sua mercadoria no porto.

Hoje o terminal busca o importador que desembaraça sua mercadoria dentro do porto, que não utiliza área alfandegada (porto seco) e que precisa de uma armazenagem, ou seja, aquele que necessita desovar o contêiner (retirar a mercadoria), devolver o contêiner vazio no armador disponibilizando a carga dele no armazém do terminal para a coleta do importador.

O terminal não é um recinto alfandegado, e não tem a intenção de se tornar um no momento, mais não descarta por falta de estrutura e também pela boa relação com seus despachantes.

Armazenava em sua grande maioria contêineres frios, porém está sofrendo uma mudança em seu foco devido à demanda ser maior do terminal para os contêineres que não necessitam de refrigeração. A concorrência na região cresceu muito devido ao incentivo fiscal a exportação e sua demanda.

Foi criada uma resolução pelo governo para a prevenção de problemas de logística interna aonde as zonas primárias que não conseguem comportar o volume de carga proveniente de outros países, obrigando com que os portos escoem seus contêineres diretamente para zonas secundárias, ou seja, Portos Secos.

Também se deve levar em consideração a abertura de um Porto Seco na região, onde todas as mercadorias importadas são desembarçadas, armazenadas e direcionadas ao mesmo. Sendo assim, o Porto de Itajaí, os Portos Secos e o aumento do crescimento de novos terminais retroportuários, aumentaram ainda mais a concorrência no mercado de armazenagem de contêineres. O maior investimento da Embrareef nos dias de hoje, está direcionado a importação desembaraçada (quando a mercadoria é importada e desembaraçada no porto) prestando serviços de armazenagem do contêiner



importado. A Figura 12 demonstra como é realizada a operação de des carregamento empilhamento dos contêineres no terminal através da utilização da empilhadeira *Reach-Stacker* que tem capacidade para levantar 45 toneladas.

Figura 11 - Operação de empilhamento de contêineres.



Fonte: Dados obtidos na pesquisa (2013).

A Figura 13 demonstra que a empilhadeira *Reach-Stacker* transporta contêineres numa distância curta e de forma ágil possuindo como principais características a rapidez no descarregamento, precisão e a eficiência na movimentação.

Figura 13 - Operação de empilhamento de contêineres.



Fonte: Dados obtidos na pesquisa (2013).

Diante da Figura 13 verifica-se que a empilhadeira possui capacidade de empilhar até três contêineres. Este equipamento é altamente moderno além de ser uma ferramenta indispensável em terminais de cargas e de contêineres permitindo um aproveitamento máximo da área.

A Figura 14 apresenta o pátio de armazenagem do terminal, nota-se que os contêineres armazenados pertencem ao maior armador de contêineres do mundo, ou seja, a Maersk Line.

Figura 12 - Pátio de Armazenagem de Contêineres do terminal.



Fonte: Dados obtidos na pesquisa (2013).

#### **4.2.3 Embrareef Armazéns Gerais versus Porto de Itajaí - liberação de cargas de importação**

O processo de retirada da mercadoria do porto inicia-se com a chegada do navio no porto de destino. Após a atracação, inicia-se a operação de descarga dos containeres no porto, bem como, verificação da situação do HBL no SISCOMEX CARGA, assim que confirmado a legalização do HBL recebe-se a presença de carga da mercadoria. Com os documentos originais em mãos e SISCOMEX CARGA liberado, a próxima etapa do processo é o registro da Declaração de Importação (DI) no SISCOMEX IMPORTAÇÃO junto com pagamentos dos tributos referente à importação sob-responsabilidade do importador ou seu representante legal.

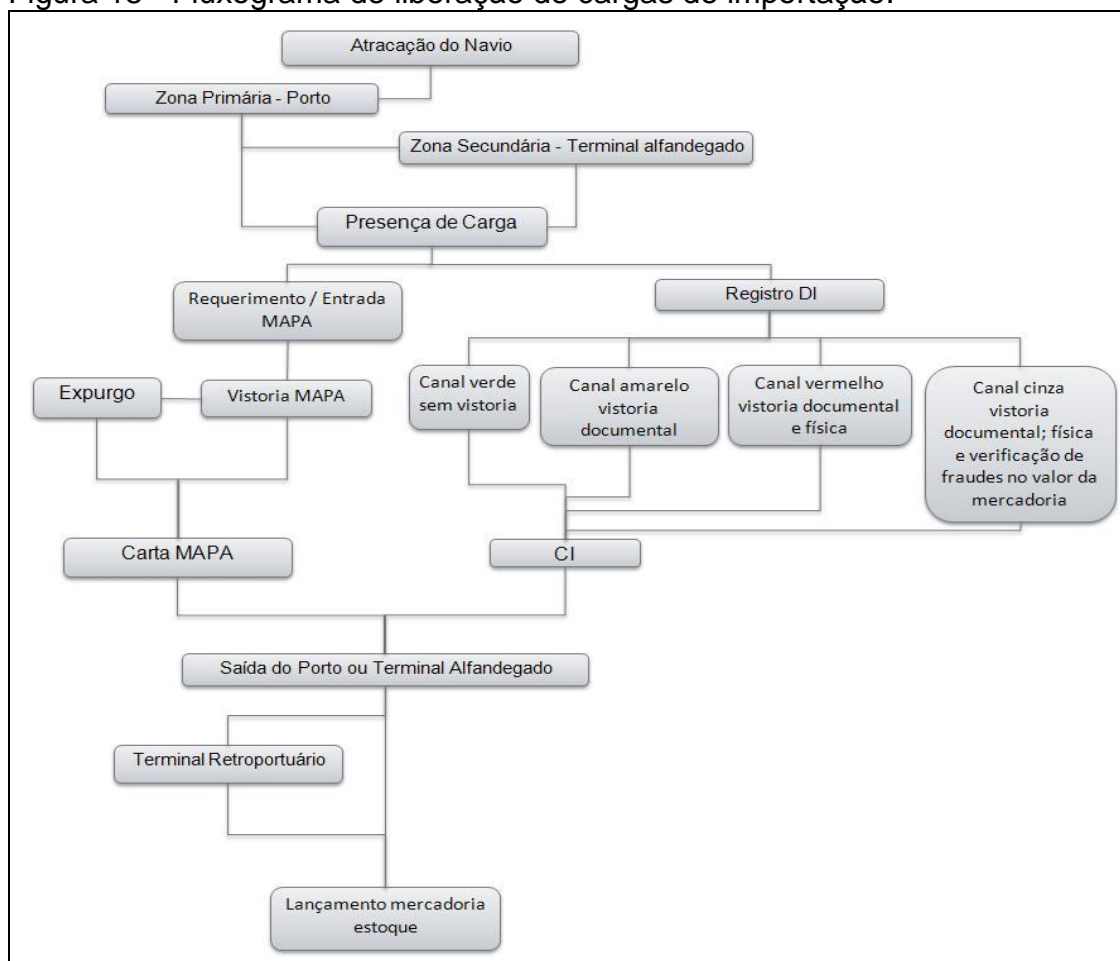
Com a nacionalização da mercadoria é aguarda-se a parametrização e o canal, também é realizado os pagamentos necessários de taxas para



liberação do Conhecimento de Embarque (*Bill of Lading*) e do Adicional do Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Após esta etapa é solicitado o posicionamento dos containeres para que o Ministério do Abastecimento, Pecuária e Abastecimento (MAPA) fiscalizasse e deferisse a Licença de Importação (LI). Com o processo parametrizado em canal verde e com a *Comercial Invoice* impressa, e a mercadoria já vistoriada pelo MAPA, o despachante de carga da continuidade na liberação da carga.

Com os documentos originais, IN, PL, BL, LI deferida, carta MAPA (se necessário) comprovante de pagamentos, DI e CI, entregues ao departamento administrativo do Porto para que liberasse carga para carregamento. Então, o representante legal fez a senha de carregamento e organiza o embarque com a transportadora nacional que concluiu entrega da mercadoria ao cliente, de acordo com a Figura 15.

Figura 15 - Fluxograma de liberação de cargas de importação.



Fonte: Dados obtidos com a pesquisa (2013).

Conforme a Figura 15, o terminal não se envolve diretamente com o armador, sendo sua relação muito baixa, porém é um procedimento normal que acontece com naturalidade. Nesta operação é realizada uma triangulação onde o cliente é o intermediário entre o terminal e o armador, mesmo porque o cliente do armador é o importador ou a comercial exportadora (*trading company*).

Os problemas que existirem com o armador ou alguma situação do contêiner do mesmo como, por exemplo, a sobre estadia do contêiner no porto, são repassados ao seu representante legal, o despachante, agente de carga ou exportador no qual contratou seu serviço.

O importador também poderá solicitar a descarga de sua mercadoria na Zona Secundária conhecida como Porto Seco. O procedimento de desembaraço da mercadoria é o mesmo conforme já demonstrado no fluxograma.

Em meados de 2007 existia uma grande parceria entre Porto de Itajaí com os terminais retroportuários, devido à falta de espaço em sua área para a armazenagem de contêineres dos exportadores/importadores o Porto necessitava da armazenagem retroportuária para atrair os clientes a sua região.

Hoje após a ampliação do Porto de Itajaí e conseqüentemente com o aumento de sua capacidade, esta parceria tornou-se uma concorrência, sendo que o porto agora busca diretamente os importadores/exportadores para armazenar suas mercadorias.

Devido a estas mudanças o movimento de cargas do terminal reduziu drasticamente, pois os exportadores começaram a utilizar diretamente os portos atraídos pelas vantagens de custo e conseqüentemente deixando de utilizar as retro áreas.

Através de um fluxo de informação acurado e informatizado o relacionamento é bastante amistoso com todos os órgãos intervenientes, contribuindo consideravelmente com o bom funcionamento de toda a cadeia logística.

## 5 CONCLUSÃO

Com a crescente globalização, o comércio mundial é obrigado a desenvolver-se. Muitos países ao redor do mundo têm se beneficiado pela abertura de suas economias por meio do transporte marítimo. Como o comércio exterior começou a crescer, era indispensável para todos os países um avanço em competitividade, tornando-se mais rentáveis e conscientes de suas qualidades.

Os portos são a espinha dorsal do comércio mundial, e desempenham um papel fundamental no movimento interior e exterior de bens, e os países que construíram bons portos, com excelente infraestrutura tornaram-se centros / pólos competitivos.

Com uma administração municipalizada o Porto de Itajaí, destaca-se na exportação exportados de madeira, pisos cerâmicos, máquinas, açúcar, papel e tabaco, e os principais produtos importados são trigo, produtos químicos, motores, têxteis, papel, frango e pisos cerâmicos. A grande questão sobre Itajaí são as enchentes constantes que acontecem na região, trazendo dificuldades à sua dinâmica de trabalho e necessidade de reconstrução e reforma casualmente.

O volume total de contêineres movimentados pelo Porto de Itajaí até o final de 2013 ainda mantém a sua posição entre os líderes manipuladores de contêineres do país. Apesar das adversidades de infra-estrutura do Porto de Itajaí enfrenta atualmente, o rendimento de volume total de contêineres até o final do ano deve permanecer estável.

Diante do exposto conclui-se que os portos de todo o mundo estão se esforçando para melhorar e manter a eficiência competitiva buscando implantar novos modelos de negócios que os ajudem a conquistar novos mercados e consumidores, minimizando custos de transação para capturar uma maior quota de mercado.

Para atingir estes objetivos, o setor portuário brasileiro procura cada vez mais inovar-se e transformar suas operações em um exemplo de conceito de logística portuária e gestão da cadeia de abastecimento no mercado. Estudos empíricos recentes mostram que a eficiência, rapidez e baixos custos

de transações de produtos de fabricação e comercialização podem ser facilmente afetados pela logística portuária ineficiente.

Como se pode observar através deste estudo há uma clara preocupação nos setores dos portos envolvidos com descarga para melhorar a qualidade de serviço, enquanto que ao mesmo tempo, reduzir a passagem do custo de toda a mercadoria ao importador.

Portando as importações são afetadas diretamente pela pontualidade e custo dos serviços prestados pelos portos que impacto, conseqüentemente, a competitividade das importações nos mercados internacionais.

## REFERÊNCIAS

ABRATEC. Associação Brasileira de Terminais de Contêineres. Disponível em:< <http://www.abratec-terminais.org.br/estatisticas>>. Acesso em: 20 abr. 2013.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Disponível em:< <http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/BoletimPortuario/BoletimPortuarioSegundoTrimestre2012.pdf> caodeCargas2010.pdf>. Acesso em: 26 set. 2013.

\_\_\_\_\_. Disponível em:< <http://www.antaq.gov.br/portal/Navegando/NavegandoMar11.asp>>. Acesso em: 30 set. 2013.

Atlanta Aduaneira. Canais de Parametrização Disponível em:< [www.atlantaaduaneira.com.br/importacao/canais.html](http://www.atlantaaduaneira.com.br/importacao/canais.html) >. Acesso em: 20 abr. 2013

BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos/logística empresarial**. 5. ed. Porto alegre: Bookman, 2006.

BARROS, Aidil de Jesus Paes de; LEHFELD, Neide Aparecida de Souza. **Projeto de pesquisa: propostas metodológicas**. 10. ed. Petrópolis: Ed. Vozes, 2000.

BRASIL COMEX. **Brasil e o comercio exterior**. Disponível em:< <http://www.brasilcomex.net>>. Acesso em: 16 abr. 2013.

CAIS DO PORTO. Disponível em:< <http://www.caisdoporto.com/v2/listagem-materias>>. Acesso em: 26 set. 2013.

CHURCHILL , Gilbert A. Jr.; PETER, J. Paul. Marketing: criando valor para os clientes. Cap. 6: | | Comportamento do consumidor, p. 146 – 169. São Paulo: Saraiva, 2003

CNT. Confederação Nacional de Transportes. Disponível em:< [http://www.cnt.org.br/pesquisamaritima/files/pesquisa\\_maritima\\_2012.pdf](http://www.cnt.org.br/pesquisamaritima/files/pesquisa_maritima_2012.pdf) em: 26 set. 2013.

CORTIÑAS LOPEZ, José Manoel. **Os custos logísticos do comércio exterior brasileiro**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

COMEXBRASIL. Disponível em:< <http://www.comexbrasil.gov.br/conteudo/ver/chave/como-importar:-visao-geral/menu/70>>. Acesso em: 17 set. 2013

CSCMP **Definition of Logistics Management**. Disponível em:<<http://cscmp.org/aboutcscmp/definitions.asp>>. Acesso em: 10 abr. 2013

DESENVOLVIMENTO. Disponível em: <[http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl\\_1365787084.pdf](http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1365787084.pdf)>. Acesso em: 15 jun. 2013

ECONOMIA BRASIL. Disponível em: <<http://economiabrasil.com/balanc-comercial-brasileira>>. Acesso em: 26 ago. 2013.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed São Paulo: Atlas, 2002.

KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional**: veículo prático de competitividade. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

LOGISTICA DESCOMPLICADA. **Logística portuária os portos mais movimentados do Brasil e do mundo**. 2010. Disponível em: <<http://www.logisticadescomplicada.com/logistica-portuaria-os-portos-mais-movimentados-do-brasil-e-do-mundo>>. Acesso em: 15 abr. 2013.

LOGISTICA PORTUÁRIA. Brazil Maritima. Disponível em: <[http://www.brazilmaritima.com/home/logistica\\_portuaria.asp](http://www.brazilmaritima.com/home/logistica_portuaria.asp)>. Acesso em: 27 ago. 2013.

LOPEZ, José Manuel Cortiñas; GAMA, Marilza. **Comércio Exterior: Competitivo**. 2. ed. São Paulo: Lex Editora S.A., 2005.

LUDOVICO, Nelson. **Logística Internacional**: um enfoque em comércio exterior; Nelson Ludovico. Ed. Ver. Atual. – São Paulo: Saraiva, 2007.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2006.

MARTINS, Rosilda Baron. **Metodologia científica**: como tornar mais agradável a elaboração de trabalhos acadêmicos. Curitiba, PR: Juruá, 2004.

MDIC. Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=2782>>. Acesso em: 20 abr. 2013.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Disponível em: <<http://http://www.transportes.gov.br>>. Acesso em: 20 ago 2013.

NOVAES, Antônio G. N.,. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição**: estratégia, operação e avaliação. 3. ed. rev., atual. e ampl Rio de Janeiro: Campus: Elsevier, 2007.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Comércio exterior e a questão portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 1992.

OLIVEIRA, Claudionor dos Santos. **Metodologia científica, planejamento e**

**técnicas de pesquisa:** uma visão holística do conhecimento humano. São Paulo: Editora LTR, 2000.

OLIVEIRA, Silvio Luiz de. **Tratado de metodologia científica:** projetos de pesquisas, TGI, TCC, monografias, dissertações e teses. São Paulo: Pioneira, 1999.

PINHEIRO, José Maurício. **Da iniciação científica ao TCC:** uma abordagem para os cursos de tecnologia. Rio de Janeiro: Ciência Moderna, 2010.

PORTO ITAJAI. **Infraestrutura logística.** 2009.

Disponível em: < <http://www.portoitajai.com.br/novo/c/infraestrutura-logistica>>. Acesso em: 16 abr. 2013.

RECEITA DA FAZENDA. **Despacho Aduaneiro.** 2009. Disponível em: < <http://www.receita.fazenda.gov.br>>. Acesso em: 29 jun. 2013.

ROCHA, Paulo Cesar Alves. **Logística e aduana.** São Paulo: Aduaneiras, 2001.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional.** 3.ed. rev. e ampl São Paulo: Aduaneiras, 2002.

SAMPAIO, KUROSAWA, Rosane. **Análise de sistemas de informação aplicados à gestão portuária.** 2005, Guayaquil, 2005.

SILVA, Silmara Nascimento da; HOFFMANN, Valmir Emil. **Porto de Itajaí:** o impacto da abertura de mercado e conseqüente municipalização. Itajaí, SC: Ed. da UNIVALI, 2001.

SILVA, Cláudio Ferreira da; PORTO, Marcos Maia. **Transportes, seguros e distribuição física internacional de mercadorias.** 2. ed São Paulo: Aduaneiras, 2003.

OLIVEIRA, Edison. **Gestão e Automação dos Portos Brasileiros.**

Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3143/tde-20072009-152309/pt-br.php>>. Acesso em: 20 ago. 2013.

ZANCUL, Paulo José. **Integração de sistemas de controle de carga em ambiente portuário.** São Paulo, 2006. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3143/tde-07082007-122759/pt-br.php>>. Acesso em: 15 set. 2013.

TRANSPORTES. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/bit/05-mar/mar.html>>. Acesso em: 30 set. 2013

VIANNA, Ilca Oliveira de Almeida. **Metodologia do trabalho científico: um enfoque didático da produção científica.** São Paulo: EPU, 2001. 288 p.

VIEIRA, Aquiles. **Importação: Práticas, rotinas e procedimentos-** 4ª Edição  
– São Paulo – Aduaneiras 2010.

WERNECK, Paulo. . **Comércio exterior & despacho aduaneiro.** 4.ed. rev. e  
ampl Curitiba: Juruá, 2007